Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Nordsee/Bd. 2.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Der Krieg zur See

1914—1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

E. v. Mantey

Vizeadmiral a. D.

Vorstand des Marine-Archivs

Der Krieg in der Nordsee

Zweiter Band

Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Berlin 1922 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Der Krieg in der Nordsee

Bearbeitet von

O. Groos
Korvettenkapitän

Zweiter Band
Von Anfang September bis November 1914

Landeszentralbibl. LZB
45597006540

Ausgeschieden

Mit 38 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen

Berlin 1922 / Verlag von E. S. Mittler & Sohn

Gy 108

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1922 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Bücherzentrale
Aachen

Vorwort.

Das erste Kriegshalbjahr wird Allen, die sich mit der Bearbeitung des Weltkrieges befassen, je weiter sie in den Stoff eindringen, immer mehr als das entscheidende erscheinen. Die Maßnahmen und Entschlüsse dieses Abschnittes haben auf den weiteren Verlauf der Ereignisse in besonderer Weise fortgewirkt und viele strategische, aber auch politische und wirtschaftliche Irrtümer oder Unterlassungen in den ersten Kriegsmonaten haben sich im Verlauf des ganzen Krieges nicht wieder gutmachen lassen.

Dies gilt für die deutsche Marine in besonderem Maße von der Frage des Einsetzens oder Nichteinsetzens der Flotte zur Entscheidungsschlacht. Wenn man im August 1914, wie im ersten Nordseeband gezeigt wurde, noch im Zweifel sein konnte, ob nicht doch eine gewisse Zurückhaltung vorläufig richtig sei, so scheint es nach der jetzigen genauen Kenntnis der Dinge nur schwer verständlich, daß ein so wirksames Kampfinstrument, als welches sich die deutsche Flotte noch zwei Jahre später in der Skagerrakschlacht erwies, während der großen Entscheidungen des Bewegungskrieges im Westen ungenutzt bleiben konnte. Die Beantwortung dieser Frage bildet daher den Kernpunkt des vorliegenden Bandes.

Zur völligen Klärung war eine scharfe Herausarbeitung der auf deutscher Seite damals und vielfach auch jetzt noch verkannten Zusammenhänge zwischen Land- und Seekrieg geboten. Hiermit war die Darstellung der Kämpfe um die flandrische Küste aufs engste verbunden. Eingeleitet durch einen Rückblick über die Durchführung der britischen Truppentransporte nach englischen Quellen waren Gründung und Bewegungskämpfe des Marinekorps[1]) zu schildern, die mit dem Fall

[1]) Hierfür stand in erster Linie eine ausführliche Arbeit von Korvettenkapitän Erich Edgar Schulze, damals erstem Admiralstabsoffizier des Marinekorps, zur Verfügung, die vielfach wörtlich übernommen werden konnte.

von Antwerpen und dem Kampf um Calais Höhepunkte erreichten und mit dem Vorstoß der deutschen Hochseestreitkräfte gegen Yarmouth Anfang November 1914 ihren vorläufigen Abschluß fanden.

Eingegliedert ist die Darstellung der Fahrten und der moralischen Wirkung der deutschen U-Boote im Kanal, vor den schottischen Häfen, der norwegischen Küste und innerhalb der britischen Blockadelinien, von welchen bisher in unserem Volk nur die Großtaten, die Vernichtung des „Pathfinder", der „Cressy", „Hogue", „Aboukir" und des „Hawke" bekannt geworden sind.

Demgegenüber tritt die nach außen sichtbare Tätigkeit der Hochseeverbände, mit Ausnahme des Vorstoßes am 3. November, noch in den Hintergrund, gleichwohl zeigt sich, daß Vorhandensein und Wirksamkeit der deutschen und britischen Kampfgeschwader bei allen Entscheidungen der Kriegsleitungen eine stärkere Rolle gespielt haben, als dies der öffentlichen Meinung seinerzeit zum Bewußtsein gekommen ist. Eine Nachprüfung der bei Kriegsbeginn herrschenden Auffassung der strategischen Lage in der Nordsee hat im September und Oktober 1914 bei beiden Gegnern eingesetzt. Das vierte Kapitel „Meinungsverschiedenheiten über den grundlegenden Operationsbefehl" und das neunte Kapitel „Jellicoes Denkschrift vom 31. Oktober und Lord Fisher's Kriegsgebietserklärung vom 2. November 1914" behandeln eingehend die deutschen und britischen Überlegungen in dieser Hinsicht. Beide Gegner kommen auf Grund der ersten Kriegserfahrungen zu einer Überschätzung der bisher noch wenig erprobten Seekriegsmittel, des U-Bootes, der Mine und des Torpedos, die eine noch weitergehende Zurückhaltung der Großkampfschiffsgeschwader als bisher zur Folge hatte. Durch diese wurde die spätere Entwicklung des Seekrieges entscheidend beeinflußt und zwar auf britischer Seite in Richtung der Erweiterung der Blockaderechte bis zur völligen wirtschaftlichen Abschließung Deutschlands, auf deutscher Seite in notwendiger Vergeltung des britischen Verfahrens durch Verwendung des U-Bootes als Handelszerstörer.

Bei der Darstellung dieser Zusammenhänge konnte entgegen der seinerzeit und vielleicht auch gegenwärtig in Deutschland noch vielfach

vertretenen Anschauung der historische Nachweis erbracht werden, daß bis zur Revision der britischen Operationsdirektiven durch die genannten Denkschriften und selbst noch einige Zeit über diese hinaus es keineswegs an Möglichkeiten gefehlt hat, die britische Flotte unter für die deutsche günstigen Bedingungen zur Schlacht zu stellen. Diese späte Erkenntnis, allerdings schon damals von Großadmiral v Tirpitz und dem Stellvertretenden Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Behncke sowie vielen Offizieren der Flotte wiederholt und eindringlich vertreten, ist zwar schmerzlich genug, aus ihr ergibt sich aber die Gewißheit, daß die deutsche Kampfflotte keine Fehlschöpfung gewesen ist, und daß ein solcher Gedanke nur entstehen konnte, weil in falscher politischer Beurteilung der Haltung Englands die Flotte nicht mit der nötigen Tatkraft, sondern nur zögernd und immer wieder mit halben Mitteln eingesetzt wurde.

Welche strategischen Möglichkeiten sich für die deutschen Hochseestreitkräfte im ersten Kriegshalbjahr geboten haben, ohne ausgenutzt worden zu sein, welche gewaltigen Schwierigkeiten eine entscheidende Offensive in der Nordsee während des siegreichen Vordringens der deutschen Heere im Westen den Feinden bereitet haben würde, das ist nach den bisher veröffentlichten beiden Bänden der offiziösen englischen Seekriegsgeschichte: „Corbett, Naval Operations“ nicht mehr zweifelhaft und im vorliegenden Bande eingehend verarbeitet worden.

Durch Benutzung dieser Bücher und zahlreicher anderer englischer Quellen, vor allem des Buches „The Grand Fleet 1914—1916“ von Admiral Jellicoe, dem damaligen Oberbefehlshaber der britischen Flotte, konnte Denken und Handeln beider Gegner so vollständig aufgedeckt werden, daß in der genauen Kenntnis der Vorgänge auf der Gegenseite eine zuverlässige Beurteilung der eigenen Leistungen, aber auch der eigenen Irrtümer möglich wurde.

Bei der Bedeutung der zu untersuchenden Fragen, der Fülle des vom Gegner veröffentlichten und für die Darstellung heranzuziehenden Materials und unter Berücksichtigung der dem ersten Bande vorangestellten Grundsätze für die Bearbeitung konnte der zweite Band nur die

verhältnismäßig kurze Zeitspanne von Ende August bis Anfang November 1914 umfassen.

Der dritte Nordseeband, der bereits fertiggestellt ist und sehr bald nach der Veröffentlichung des vorliegenden erscheinen soll, behandelt die Ereignisse bis zur Dogger-Bank-Schlacht einschließlich. Der vierte aber wird größere Zeitabschnitte in sich schließen und voraussichtlich auch schon die Grundlagen bringen, welche die Schlacht vor dem Skagerrak einleiten.

März 1922.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort . . . . . V—VIII

1. Die Vorgänge in der Deutschen Bucht Anfang September 1914 und die Vernichtung des „Pathfinder" im Firth of Forth . . . . . 1—26

Die Sicherung der Deutschen Bucht nach dem 28. August 1914. — Die Tätigkeit der deutschen U-Boote September 1914. — Wiederholte Aufklärung der Fanö-Bucht. — Die Vernichtung des „Pathfinder" durch „U 21". (5. IX. 14.) — U-Bootspanik in Scapa Flow.

Vorstöße der „Großen Flotte". — Deutsche Vorbereitungen für eine Zeit erhöhter Spannung. — Das Auslegen der Sperre. (9. IX. 14.) — Die Ereignisse vom 10. September 1914. — Britischer Plan einer Beschießung Helgolands. (17. IX. 14.) — Nachstoß deutscher U-Boote gegen Terschelling.

Der Untergang S. M. S. „Hela". (12. IX. 14.) — Die strategische Wirkung der englischen U-Bootstätigkeit.

2. Die Durchführung der britischen Truppentransporte nach englischer Darstellung und die Vernichtung der „Cressy", „Hogue", „Aboukir" . . . . . 27—64

Der Operationsplan. — Der Schutz der Kanalausgänge. — Verstärkung der Kanalstellung nach dem Vorstoß von „Stralsund" und „Straßburg" durch Großkampfschiffe. — Abbau der „Kanal-Flotte". — Die Rückwirkung der Schlacht von Mons auf die Seekriegführung. — Versuch der britischen Admiralität, Ostende zu halten. — Ausschiffung von britischen Marinebataillonen in Ostende. (27. VIII.) — Verlegung der Hauptnachschublinie der britischen Armee von Le Havre nach St. Nazaire (29. VIII. 14) und Räumung von Ostende, Rouen und Boulogne. — Die Sicherung des Transportweges nach St. Nazaire.

Der Wettlauf an die See. — Landung britischer Truppen in Dünkirchen. (20. IX. 14.) — Deckung der Überführung durch die „Southern Force". — Deutsche Gegenmaßnahmen. — Die Vernichtung von „Cressy", „Hogue", „Aboukir" durch „U 9". (22. IX. 14.) — Die Wirkung der Tat Weddigens. Einfluß der deutschen U-Boots- und Minenoffensive auf die englische Strategie.

3. Mißlingen einer beabsichtigten deutschen Kreuzer-, Minenleger- und U-Bootsunternehmung nach Norden . 65—81

Geplanter Vorstoß deutscher Schlachtkreuzer und Minenleger nach Norden. Der Operationsplan des Admiralstabes. — Admiral v. Pohl gegen eine Aufnahmestellung der Flotte. — Die Ansicht des Flottenchefs und Großadmirals v. Tirpitz. — Der Operationsplan der Flottenleitung.

Seite

Neue Nachrichten vom Feind. — Auslaufen des Hilfskreuzers „Berlin" und des Minendampfers „Kaiser". (21. IX. 14.) — Aufgeben des Vorstoßes der Schlachtkreuzer. — Vorzeitige Rückkehr der Minenschiffe.

„U 19" und „U 22" im Firth of Firth. — Die tatsächlichen Möglichkeiten des Kreuzervorstoßes.

4. Meinungsverschiedenheiten über den grundlegenden Operationsbefehl der Hochseestreitkräfte im September und Oktober 1914 . . . . . 82—108

Der grundlegende Operationsbefehl entspricht nach Ansicht des Flottenchefs nicht mehr der Lage. — Gegenteilige Ansicht des Chefs des Admiralstabes. — Grundsätzliche Entscheidung des Kaisers erbeten. (26. IX. 14.) — Unterstützung des Flottenchefs durch den stellvertretenden Chef des Admiralstabes. — Stellungnahme des Großadmirals v. Tirpitz in gleichem Sinne. — An Gelegenheiten, unter günstigen Bedingungen zu schlagen, hat es nicht gefehlt.

Besprechung des Chefs des Admiralstabes mit dem Flottenchef in Wilhelmshaven. (3. X. 14.) — Die Entscheidung des Kaisers vom 6. Oktober 1914. — Nochmalige Warnung des Großadmirals v. Tirpitz. (11. X. 14.) — Ablehnung, ihm entscheidenden Einfluß auf die Seekriegführung zuzubilligen.

Briefwechsel zwischen Admiral v. Müller und Herrn Ballin. — Der Chef des Stabes der Hochseeflotte gegen eine Entscheidungsschlacht bei Kriegsbeginn.

5. Das Problem der inneren Linie, Kaiser Wilhelm-Kanal und Belte . . . . . 109—116

Angebliche Bedrohung der Ostsee durch die britische Flotte. (24. IX. 14.) — Gegenstoß von Torpedo und U-Booten nach dem Skagerrak durch Schlechtwetter vereitelt. (28. IX. 14.) — Wirksame Ablenkung der deutschen Seekriegführung vom Englischen Kanal nach der östlichen Ostsee. — Gefahr einer englischen Diversion gegen die Ostsee für die Nordseekriegführung. — Die Beltpassage.

6. Der Kampf um die flandrische Küste und der Fall Antwerpens . . . . . 117—167

Gründung der Marinedivision. — Einsatz zwischen Brüssel und Antwerpen. — Vorbereitungen zur Einnahme Antwerpens. (27. IX. 14.) — Aufmarsch der Engländer vor den Kanalhäfen. — „U 18" bringt als erstes deutsches U-Boot in den Englischen Kanal ein. (28. IX. 14.) — Die strategische Wirkung seines Auftretens.

Vordringen gegen Antwerpen bis zur Nethe. (27. IX. bis 1. X. 14.) — Die Verteidigung nach englischer Darstellung. — Ringen um die Nethe-Linie. — Eintreffen der englischen Verstärkungen durch U-Bootsgefahr verzögert. — Vorstoß von drei deutschen U-Booten gegen den Kanal. — Die Entlastungsunternehmung von Ostende her aufgegeben. — Rückzug der belgischen Feldarmee über die Schelde. — Fall der inneren Fortlinie Antwerpens. — Kritische Lage der Engländer und ihrer Bundesgenossen. — Rückzug und Einschiffung der britischen Marinetruppen. — „U 28" und „U 19" vor der flandrischen Küste. — „U 8" und „U 20" in den Kanal entsandt. — Der Fall Antwerpens. (10. X. 14.) — In Antwerpen.

Seite

Eintreffen der Marinedivision in Brügge. — Entsendung weiterer U-Boote. — „U 8" und „U 20" vor Boulogne. — „U 28" in der Straße Dover—Calais. — „U 8" greift die Monitore „Humber" und „Severn" an. — „U 20" vor Cherbourg, Southampton und der Mounts-Bay. — Die kanadischen, ägyptischen und indischen Truppentransporte. —

7. Deutsche U-Boote in den britischen Blockadelinien im Norden, Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin" und Untergang der Halbflottille Thiele . . . . . 168—201

Operationsabsichten der deutschen Flottenleitung Anfang Oktober 1914. — Die Sicherung des kanadischen Truppentransports durch die „Große Flotte". — Vorstoß von vier deutschen U-Booten ins Skagerrak und bis nach Utsire hinauf. (30. IX. bis 15. X. 14.) — Die Vernichtung des Kreuzers „Hawke" durch „U 9". (14. X. 14.) — „U 9" vor dem Pentland Firth. (16. X. 14.) U-Bootspanik in Scapa Flow und Verlegung der „Großen Flotte" nach der Nordküste Irlands. (16. X. 14.)

„U 20" westlich der Hebriden. (17. X. 14.) — „U 18" in der Linie Bergen—Shetland-Inseln. — Rückkehr von „U 9" und „U 18". — Erneuter Vorstoß von drei deutschen U-Booten in das Gebiet zwischen Kristiansund und Stavanger. (19. X. bis 5. XI. 14.)

Fehlschlag des Minenunternehmens der „Kolberg" und des „Nautilus" gegen den Firth of Forth. (17. X.) — Der Untergang der Halbflottille Thiele. (17. X. 14.) — Die Fortnahme des Lazarettschiffes „Ophelia" durch britische Streitkräfte. (X. 14.)

8. Der Kampf um Calais . . . . . 202—229

Besetzung von Ostende und Zeebrügge. (15. X. 14.) — Einsatz britischer Seestreitkräfte an der flandrischen Küste. — „U 21" vor der Scheldemündung. (18. X. 14.)

Die Kämpfe an der Yser und vor Nieuport. (18. X. 14.) — „U 24", „U 27" und „U 30" nach Calais, Boulogne und Le Havre. (21. X.) — Englische U-Bootsfurcht, Beschießung Ostendes geplant. (23. X.) — Der Kampf um die Schleusen von Nieuport. (24. X. bis 27. X.) — Deutsche U-Bootstätigkeit vor und im Englischen Kanal vom 24. X. bis 2. XI. — Die Schlacht von Ypern. (28. bis 30. X.)

Die Vernichtung des Flugzeugmutterschiffes „Hermes" durch „U 27" (31. X. 14). — Rückzug der britischen Seestreitkräfte von der flandrischen Küste.

9. Der Verlust der „Audacious", Jellicoes Denkschrift vom 31. Oktober und Lord Fishers Kriegsgebietserklärung vom 2. November 1914 . . . . . 230—250

Die Bewegungen der „Großen Flotte" Mitte Oktober 1914 und die Lücken in der Blockade. — Die Minenunternehmung der „Berlin" gegen die Nordküste Irlands. (19. bis 21. X. 14.) — Der Untergang der „Audacious". (27. X. 14.) — Der Marsch der „Berlin" über Island und Grönland nach Archangelsk und die Internierung in Drontheim. (27. X. bis 17. XI.)

Geheimhaltung des Unterganges der „Audacious" aus politischen und strategischen Rücksichten. — Deutsch-englisches Stärkeverhältnis Ende Oktober 1914. — Denkschrift Jellicoes' über die Notwendigkeit einer grundlegenden

Seite

Änderung der englischen Strategie. (30. X. 14.) — Die Kriegsgebietserklärung Lord Fishers und ihre wahren Gründe. — Die Völkerrechtswidrigkeit der Erklärung.

10. Vorstoß der deutschen Hochseestreitkräfte gegen Yarmouth (3. XI. 14) und endgültige Behauptung von Ostende und Zeebrügge durch deutsche Truppen . 251—294

Der Aufklärungsdienst der britischen U-Boote in der Deutschen Bucht. — Die Vernichtung des britischen U-Bootes „E 3" durch „U 27". (18. X. 14.) — Britische Großkampfschiffe nordwestlich von Helgoland. (25. X. 14.)

Vorbereitungen zum ersten Vormarsch aller deutschen Hochseestreitkräfte. (28. X. bis 2. XI.) — Der Vormarsch gegen Yarmouth. (2. XI.) — Die Beschießung der Küste und die Minen der „Stralsund". (3. XI. 14.) — Die Aufnahmestellung des deutschen Gros. — Die Verteilung der britischen Streitkräfte während des Angriffs. — Die Vorgänge von Yarmouth und die britischen Gegenmaßnahmen nach englischer Darstellung. — Der Rückmarsch der deutschen Kreuzer und das Ergebnis. — Der Untergang S. M. S. „Yorck". (4. XI. 14.)

„U 12" und „U 29" nach der flandrischen Küste und in den Englischen Kanal entsandt. (4. XI. 14.) — „U 12" und die Kämpfe vor Nieuport. (4. XI. bis 9. XI. 14.) — Die Vernichtung des „Niger". (11. XI. 14.) — „U 29" vor Portsmouth und an der Westküste Irlands und Schottlands. (10. XI. bis 15. XI. 14.) — „U 12" auf der Heimfahrt von Zeebrügge nach Helgoland. (16. XI. bis 19. XI. 14.)

Die letzten Landkämpfe um Ostende und Zeebrügge. (9. XI. bis 11. XI. 14.) — Die Bedeutung und Organisation der flandrischen Küste für den Seekrieg. — Strategisches Ergebnis der Kämpfe an der flandrischen Küste und des Vorstoßes gegen Yarmouth.

Verzeichnis der Anlagen.

Seite

1. Niederländische Note an den deutschen Gesandten im Haag vom 28. X. 1914 über die Nichtinternierung der Schiffbrüchigen von „Cressy", „Aboukir" und „Hogue" (Zusammenstellung einiger in dem Zeitraum von Oktober 1915 bis Juli 1916 von dem holländischen Ministerium des Äußeren behandelter Angelegenheiten, 1916 Seite 27, 28) 295
2. Denkschrift des Flottenchefs an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier über die Notwendigkeit einer Änderung des Operationsbefehls für die Nordsee vom 25. IX. 1914 296
3. Stellungnahme des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes zur Denkschrift des Flottenchefs vom 25. IX. 1914 an den Chef des Admiralstabes im Hauptquartier gerichtet 299
4. Die Kaiserliche Willensmeinung vom 6. X. 1914 301
5. Auszug aus dem Kriegstagebuch des Chefs des I. Geschwaders, Vizeadmiral v. Lans, vom 15. IX. 1914 302
6. Brief des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, an den Chef des Marinekabinetts vom 2. X. 1914 305
7. Brief des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, an Großadmiral v. Tirpitz vom 1. X. 1914 305

Seite

8. Brief des Chefs des Marinekabinetts an den Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, vom 7. X. 1914 309
9. Brief des Herrn Ballin an Admiral v. Müller vom 12. X. 1914 310
10. Bericht des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier über die Frage des U-Bootseinsatzes im Kanal vom 5. X. 1914 311
11. Stellungnahme des Führers der U-Boote zur Sperrung des Kanaleinganges durch englische Minen 312
12. Die britische Admiralität über die deutsche Politik des Minenlegens (Deutscher Reichsanzeiger und Königlich Preußischer Staatsanzeiger Nr. 234, Montag, den 5. X. 1914, abends) 313
13. Die von der deutschen Regierung den neutralen Mächten unter dem 7. XI. 1914 zugestellte Erwiderung auf den Protest der britischen Regierung gegen das Legen deutscher Minen in der Nordsee. (Norddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 283, Erste Ausgabe vom 15. XI. 1914) 314
14. Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Berlin“ 316
15. Artilleristische Angaben zur Unternehmung vom 3. XI. 1914 gegen Yarmouth 320
16. Die Besatzungen der Torpedoboots-Halbflottille „Thiele“ 322
17. Denkschrift des Admiral Jellicoe vom 30. X. 1914 über die Notwendigkeit einer grundlegenden Änderung der britischen Strategie in der Nordsee und Antwort der britischen Admiralität 324
18. Übersetzung zu Anlage 17 325

Personenverzeichnis 330

Sachverzeichnis 331

Karten und Textskizzen.

Gezeichnet von dem Kartographen Herzog.

Karte 1. Die Vernichtung des „Pathfinder“ durch „U 21“ (5. IX. 1914).
Karte 2. Vorstöße der „Großen Flotte“ vom 1. bis 12. IX. 1914 (Schematische Darstellung).
Karte 3. Die Ereignisse vom 10. September 1914 in der Deutschen Bucht.
Karte 4. Die englischen Truppentransporte nach Frankreich und Flandern und die deutsche Gegenwirkung (VIII. und IX. 1914).
Textskizze 1. Die Vernichtung der „Aboukir“, „Hogue“ und „Cressy“ durch „U 9“ (22. IX. 1914).
Karte 5. Unternehmungen in der nördlichen Nordsee Ende September 1914.
Karte 6. „U 19“ und „U 22“ im Firth of Forth (23. bis 25. IX. 1914).
Karte 7. Schematische Darstellung der jeweils größten Annäherungen der britischen Seestreitkräfte an die Deutsche Bucht (VIII. 1914 bis I. 1915).
Karte 8. Die Einnahme Antwerpens und die U-Bootsvorstöße gegen die feindlichen Truppentransporte. Ende September und Anfang Oktober 1914.
Karte 9. Die deutschen Unternehmungen in der nördlichen Nordsee und die Stellungen der „Großen Flotte“ während der Kanadischen Truppentransporte Anfang Oktober 1914.
Karte 10. Die deutschen Unternehmungen in der Nordsee und im Kanal Mitte und Ende Oktober 1914. — Der Rückzug der „Großen Flotte“.
Textskizze 2. Versenkung des englischen Kreuzers „Hawke“ durch „U 9“ (15. X. 1914).
Textskizze 3. Angriff auf den englischen Kreuzer „Theseus“ durch „U 17“ (15. X. 1914).

Textskizze 4. Angriff auf vier englische Zerstörer durch „U 9" (16. X. 1914).
Karte 11. U-Bootstätigkeit und Kämpfe an der flandrischen Küste Ende Oktober bis Ende November 1914.
Karte 12. Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Berlin" (22./23. X. 1914). — Untergang des Großkampfschiffes „Audacious" (27. X. 1914).
Karte 13. Der Vorstoß der Hochseestreitkräfte gegen Gt. Yarmouth. 2. und 3. XI. 1914. (Strategische Übersichtskarte.)
Karte 14. Minenverseuchung des Seegebietes vor Gt. Yarmouth und Beschießung der Küstenwerke (3. XI. 1914 Vm.).
Textskizze 5. Tag-Marschsicherung des deutschen Gros am 3. November 1914.
Textskizze 6. Die Vernichtung des „Niger" durch „U 12" (11. XI. 1914).

Bemerkungen.

Die Quadratkarte (Karte 5, Band I) und die Abkürzungen und Erklärungen siehe Band I: Der Krieg in der Nordsee.

Uhrzeiten = mitteleuropäische Zeit.

Auf den Karten sind die feindlichen Schiffe durch roten Druck, die deutschen durch blauen Druck kenntlich gemacht; dementsprechend ist das Artilleriefeuer der feindlichen Schiffe durch eine rote Fläche, das der deutschen durch eine blaue Fläche dargestellt und beiderseits abgegebenes Feuer durch eine rot mit blau gedeckte Fläche.

Der Maßstab der Schattenrisse ist jeweils angegeben.

1. Die Vorgänge in der Deutschen Bucht Anfang September 1914 und die Vernichtung des „Pathfinder“ im Firth of Forth.

Der erste Kriegsmonat hatte die von deutscher Seite zuversichtlich erhoffte, großangelegte Offensive der an Zahl weit überlegenen britischen Flotte nicht gebracht. Schon erwachten daher Zweifel, ob die bisherige Zurückhaltung der deutschen Hochseestreitkräfte noch der strategischen Lage entspräche, als die Ereignisse des 28. August die bisherige Anschauung, der Feind müsse über kurz oder lang doch zur Schlacht herankommen, wieder verstärkten. Noch schien also kein Grund vorhanden, den Operationsplan umzustellen, noch hatte man nicht erkannt, daß nur die Bedrohung der Kanalstellung die britische Flotte zum Kampfe im südlichen Teile der Nordsee zwingen werde. Noch glaubte die deutsche Seekriegsleitung, ohne wohl die Zuspitzung der Lage auf dem Festlande voll zu übersehen, es ganz dem Feind überlassen zu können, aus eigenem Antrieb zur Bindung der Klingen die Nordsee zu kreuzen. Fest mit einer Wiederholung des Vorstoßes vom 28. August in größeren Ausmaßen rechnend, blieb die Flottenleitung daher den Weisungen des Großen Hauptquartiers entsprechend auch weiterhin in der Defensive, Unternehmungen über die Deutsche Bucht hinaus U-Booten und Minenlegern überlassend.

Auf dieser Grundlage führten die Lehren des 28. August bereits in den ersten Tagen des Septembers zu einer umfassenden Umgestaltung der Sicherung der Deutschen Bucht. Die bisherige Bewachung durch drei hintereinander liegende Vorpostenlinien hatte in der Hauptsache den Zweck gehabt, feindliche U-Boote zu zwingen, frühzeitig in größerem Abstand von der Helgoländer Bucht zu tauchen und sie zum weiteren Vormarsch unter Wasser mit entsprechendem Stromverbrauch zu zwingen. Die Notwendigkeit aber, die Bewachungsstreitkräfte bei unsichtigem Wetter und bei Nacht zurückzuziehen, um diese bei einem neuen Einbruch feindlicher Streitkräfte nicht der Vernichtung auszusetzen, mußte den feindlichen U-Booten das Eindringen in die innere Deutsche Bucht erleichtern. Mit der Anwesenheit englischer U-Boote unmittelbar vor

den Flußmündungen war demnach stets zu rechnen. Die Flottenleitung beschloß daher, das Schwergewicht der U-Bootsbekämpfung mehr als bisher in die Helgoländer Bucht selbst zu verlegen. Künftig sollte dieses Gebiet, in erster Linie bei Nacht, durch Torpedoboote abgesucht werden, um die zum Aufladen ihrer Batterien auftauchenden U-Boote zu überraschen. Hierzu besonders geeignete Plätze an der Westküste Schleswig-Holsteins wurden von jetzt ab auch bei Tage durch bewaffnete Fischdampfer abgesucht. Bei stärkeren westlichen Winden wurde außerdem mit einer erheblichen Verringerung der U-Bootsgefahr gerechnet.

Dagegen wurde die äußere Bewachungslinie, auf einem Kreisbogen im Abstand von etwa 30 sm von Elbe-Feuerschiff I, bis auf weiteres nur noch bei Tage und bei sichtigem Wetter besetzt, und zwar durch eine Torpedobootsflottille, die sich bei Nacht nach Helgoland oder in die innere Deutsche Bucht zurückzog. Um den U-Booten aber trotzdem das Eindringen zu erschweren, lagen auf einer inneren Bewachungslinie von Spiekeroog über Helgoland nach Horns-Riff ständig bewaffnete Fischdampfer aus. Mit zunehmender Zahl derselben sollte diese Linie dichter besetzt und schließlich verdoppelt werden.

Um sich bei Wiederholungen des englischen Einbruchs nicht wiederum Verlusten ohne entsprechenden Erfolg auszusetzen, wurde die Stoßkraft der übrigen Streitkräfte durch Zusammenfassen der Kleinen Kreuzer in einer Flußmündung, die ihr geschlossenes Vorgehen sicherstellte, und durch Klarhalten eines ausreichenden Teiles der schweren Streitkräfte zum sofortigen Auslaufen wesentlich erhöht. Die Kleinen Kreuzer erhielten Anweisung, sich ohne Unterstützung durch schwere Schiffe nicht mehr einzusetzen. Zwei Schlachtkreuzer wurden jederzeit außerhalb der Minensperren und eben innerhalb der Jade-Barre bereitgehalten, und je eine Linienschiffsdivision mit einer Torpedobootsflottille hielt sich zu ihrer sofortigen Unterstützung auf Schillig-Reede und der Elbe klar, während der Rest der Großen Kreuzer und Linienschiffe, hinter den Sperren liegend, ihnen jederzeit in zwei Stunden folgen können sollte. Der U-Bootsgefahr wegen konnten die schweren Verbände auf der Jade nur innerhalb der Barre zu Anker gelegt werden, obgleich dadurch bei Niedrigwasser eine Verzögerung des Auslaufens bis zu 4½ Stunden entstand, ein Nachteil, der am 28. August augenfällig in Erscheinung getreten war. Eine neue Vermessung der Wassertiefen auf der Jade-Barre sollte dazu dienen, die Zeit, in der die Barre von großen Schiffen nicht benutzt werden konnte, auf das geringste zulässige Maß einzuschränken.

Ein Klarliegen aller Hochseestreitkräfte zum sofortigen Auslaufen mit hoher Fahrt war auf die Dauer weder materiell noch personell durch-

führbar, dagegen sollten gelegentliche Vorstöße der gesamten Flotte wenigstens zeitweise die Möglichkeit schaffen, einem etwa geplanten neuen Einbruch des Gegners sofort mit allen Machtmitteln entgegenzutreten. Diese wirksamste Form der Bereitschaft ist in der Folge allerdings kaum zur Anwendung gekommen.

Ein Befehl des Führers der U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, vom 1. September stellte auch die Bereitschaft der U-Boote auf eine neue Grundlage. In der Regel sollte „Hamburg" mit den Booten der I. U-Flottille von Helgoland, „Stettin" mit den Booten der II. U-Flottille von der Ems aus manövrieren, sobald der Gegner wiederum plötzlich in der Deutschen Bucht auftreten sollte. Eine Gruppe von drei U-Booten sollte sich dann südlich von Helgoland bereithalten, während eine größere von fünf U-Booten sofort in Bootsabständen von 5 sm eine Standlinie nördlich der Insel einzunehmen hätte, deren Richtung, im allgemeinen NO—SW, von den weiter eintreffenden Meldungen abhängig zu machen wäre. Auch in der Emsmündung sollten möglichst viele U-Boote auslaufbereit sein, um jederzeit eine U-Linie nach See auslegen zu können, allerdings nicht ohne vorheriges Absuchen der Flußmündungen auf Minen, wodurch die Verwendungsbereitschaft dieser Boote freilich erheblich herabgesetzt werden konnte.

Über diese Bereitschaft hinaus ergaben sich für die U-Boote weitere Aufgaben. Am 31. August wurde in einer Agentennachricht die Anwesenheit von drei bis vier Kriegsschiffen vor Esbjerg gemeldet, die in der Nacht die Küste mit Scheinwerfern abgesucht hätten. Bei der Bedeutung, die diesem, die Helgoländer Bucht und den Kaiser Wilhelm-Kanal flankierenden, dänischen Hafen für Truppenlandungen stets zugesprochen worden war, durften solche Nachrichten nicht unberücksichtigt gelassen werden. Es wurden daher vier U-Boote dorthin entsandt, und zwar „U 16", „U 20", „U 24" und „U 28". Kaum waren sie ausgelaufen, als vom Admiralstab die Nachricht einging, daß es sich wahrscheinlich um dänische Schiffe gehandelt habe. In der Tat fanden die Boote keine Anhaltspunkte für den Aufenthalt feindlicher Streitkräfte in diesem Gebiet, eine Meldung, die durch das Luftschiff „L 3" und das Flugzeug „59" bestätigt wurde.

Die Nachrichten über feindliche Unternehmungen gegen Esbjerg sollten jedoch nicht so bald verstummen. Als am 7. September gemeldet wurde, daß in der vorhergehenden Nacht nicht weniger als 40 englische Schiffe dort gestanden hätten, befahl die Flottenleitung, daß wiederum U-Boote, diesmal zwei Tage lang, das dortige Gebiet absuchen sollten. Darauf patrouillierten „U 12" den inneren Teil der Fanö-Bucht östlich, „U 18"

westlich des 8. Längengrades ab, während „U 14" das Tätigkeitsgebiet nördlich Horns-Riff zugewiesen erhielt. Diese Boote hatten Befehl, unter strenger Beachtung der dänischen Neutralität alle feindlichen Schiffe sofort anzugreifen, Zerstörer nur bei besonders guter Schußgelegenheit. Es war ihnen freigestellt, für den Fall, daß sie in ihrem eigenen Gebiet nichts antreffen würden, das Nachbargebiet aufzusuchen, wenn sie begründete Aussichten hatten, dort bessere Angriffsgelegenheit zu finden. Am 8. September vormittags standen sie in ihrem Jagdgebiet, das sie erst am 10. vormittags verließen, ohne andere als neutrale Schiffe und Fischerfahrzeuge gesichtet zu haben. Mit dem gleichen Ergebnis hatte auch das Flugzeug „56" am 7. September bis Bovbjerg aufgeklärt und am folgenden Vormittag das Luftschiff „L 3" den Hafen von Esbjerg eingesehen.

Schon der erste vergebliche Vorstoß in die Fanö-Bucht hatte dem Führer der U-Boote Anlaß zu folgender Bemerkung im Kriegstagebuch gegeben:

»Viel Wert ist nach den bisherigen Eindrücken derartigen, wohl von Agenten kommenden Nachrichten meines Erachtens nicht beizumessen. Wenn sie nicht überhaupt falsch sind, so sind sie doch nach der Lage der Dinge schon überholt, bis daraufhin angesetzte U-Boote an Ort und Stelle eintreffen; um so mehr, je weiter der von den U-Booten zurückzulegende Weg ist. Die Gefahr eines Luftstoßes wird daher sehr groß sein und dieser Umstand im Verein mit der materiellen starken Beanspruchung zur Zurückhaltung bei der Einleitung von U-Bootsunternehmungen auf Grund von Agentennachrichten zwingen.«

Demgegenüber wird zugegeben werden müssen, daß die Flottenleitung Nachrichten über angebliche Vorgänge in der nächsten Nähe des Aufmarschgebietes der Hochseeflotte, auch wenn sie noch so unsicher waren, keineswegs unaufgeklärt lassen durfte, dagegen konnte man über die Wahl der Aufklärungsmittel sehr wohl anderer Ansicht sein. Hier handelte es sich endlich einmal um eine Aufgabe, die auch von den Torpedobooten und Kreuzern gelöst werden konnte. Wenn diese nicht hierzu herangezogen wurden, so lag dies wiederum in der Vorstellung von der Entscheidungsschlacht zu gegebenem Zeitpunkt, vor der keine Überwasserstreitkräfte eingesetzt werden sollten. Bei einer so starken Heranziehung der U-Boote zu Defensivzwecken aber mußte die Fortführung ihrer so aussichtsvoll eingeleiteten Offensive bis in die feindlichen Gewässer naturgemäß leiden. Es befanden sich Anfang September nur zwei U-Boote auf Fernunternehmungen.

Den Anlaß für diese gaben zuverlässige Nachrichten vom 30. August, nach denen im Firth of Forth mehrere große Kriegsschiffe liegen sollten,

deren baldiges Auslaufen zu erwarten sei. Dieselbe Meldung war dem englischen Vorstoß vom 28. August vorausgegangen. Auch hatte der britische Kreuzer „Liverpool" Mannschaften der „Mainz" in Leith gelandet. Man nahm daher an, daß der Firth of Forth jetzt häufiger als nach den anfänglichen Beobachtungen von feindlichen Streitkräften benutzt werde. Es erschien somit zweckmäßig, falls für weitreichende Fernunternehmungen voll verwendungsbereite Boote der II. U-Flottille verfügbar waren, sie in der genannten Richtung anzusetzen. „U 21" und „U 22" wurden dazu bestimmt. Sie sollten anstreben, bis westlich der dem Stützpunkt vorgelagerten Insel May vorzudringen, um in dem dort engeren Fahrwasser leichter an die ein- und auslaufenden Schiffe heranzukommen, und in demselben Blockadestellungen einnehmen, die, in möglichster Entfernung von Küstenwachstationen und Leuchttürmen gelegen, infolge nicht allzu großer Wassertiefen geeignet wären, ein Auf-dem-Grund-Liegen zu gestatten. Für das Aufladen der Batterien werde allerdings wohl die freie See aufgesucht werden müssen[1]). Die Abgrenzung besonderer Tätigkeitsgebiete wurde wegen der Unsicherheit der anzutreffenden Verhältnisse vermieden. Angreifen sollten die Boote nur Kriegsfahrzeuge, und zwar Schiffe, Zerstörer nur bei besonders guter Schußgelegenheit.

Am Nachmittag des 2. September liefen die U-Boote aus, jedoch mußte „U 22" den weiteren Vormarsch noch an demselben Abend wegen Maschinenhavarie aufgeben.

Dagegen sichtete „U 21", Kommandant Kapitänleutnant Hersing, als es am 4. September bei bewölktem Himmel und leichtem Nordost hell wurde, bei St. Abbs Head, wo sich der Firth of Forth nach Süden zu öffnet, die feindliche Küste. Mit dem weiteren Vordringen nahm die Zahl der ein- und auslaufenden Fahrzeuge zu, und bald mußte es tauchen, um ungesehen in nordwestlicher Richtung die Bucht unter Wasser zu kreuzen. Gegen 11.30 Uhr Vm. stand es etwa 2 sm östlich May Island und sichtete dort das erste Torpedoboot der feindlichen Bewachung. Als „U 21", mit Ost-Kurs ablaufend, um 2.45 Uhr auftauchte, um die Batterie aufzuladen, erschienen im Norden zwei weitere Zerstörer, die aber bald wieder aus Sicht kamen. Der Nachmittag verlief ohne weitere Ereignisse. Um 7.20 Uhr aber wurde im Süden ein aufgetauchtes U-Boot mit westlichem Kurs gesichtet und bald darauf als das deutsche U-Boot „U 20" ausgemacht.

---

[1]) Nach dem Aufbrauchen des elektrischen Stromes während der Unterwasserfahrt müssen die Akkumulatoren durch Verbindung der Ölmotoren mit den Dynamomaschinen über Wasser wieder aufgeladen werden. Während dieser Zeit ist die feindliche Gegenwirkung für das U-Boot besonders gefährlich.

Dieses Boot, Kommandant Kapitänleutnant Dröscher, als Ersatz für „U 22", etwa neun Stunden später von Helgoland ausgelaufen, hatte trotz 15 Stunden langem Ausfall der Steuerbordmaschine und anderen Havarien am Nachmittag des 4. September ebenfalls die englische Küste erreicht. Ohne Aufenthalt drang der Kommandant weiter gegen die Einfahrt des Firth of Forth vor, um noch bei Tagesanbruch einen Überblick über die Bewachung zu gewinnen, mußte aber vor Rauchwolken um 4.30 Uhr tauchen und sah sich dann mehrfach zum Ausweichen gezwungen. Um 6.18 Uhr Nm. sichtete er ein U-Boot, dem er sich nur mit Vorsicht näherte, bis es als eigenes erkannt wurde. Auf Rufweite herankommend, teilte dieses — es war „U 21" — mit, daß in der Nähe von May Island anscheinend eine Sicherungslinie von älteren Torpedobooten ausläge.

Während Kapitänleutnant Hersing zur Reparatur der Steuerbordölmaschine die Nacht über in See blieb, beschloß Kapitänleutnant Dröscher, da die Batterie seines Bootes aufgeladen war, noch in der Dunkelheit möglichst weit vorzustoßen und sich dann etwa bei Baß Rock auf Grund zu legen, um bei Tagesanbruch den Vorstoß unter Wasser fortzusetzen. Er wurde aber bald durch Zerstörer zum Tauchen und damit zu so starkem Stromverbrauch gezwungen, daß auch er sich gegen 11 Uhr Nm. nach Osten entfernen mußte. Um 3.30 Uhr Vm. bei Mondschein und großer Sichtigkeit wieder auftauchend, wurde er durch dauerndes Ausweichen und häufiges Tauchen vor Lichtern, die sich zum Teil schnell näherten, derart gestört, daß die Batterie noch nicht völlig aufgeladen war, als er um 6.09 Uhr den zweiten Vorstoß in die Bucht antrat. Dieser führte ihn durch eine Sicherungslinie, die sich durch Fischdampfer zu beiden Seiten kennzeichnete, bis zu 8 sm südwestlich von May Island, ohne daß größere Schiffe oder auch nur Rauchsäulen von solchen gesichtet wurden, trotz einer Sichtigkeit, die es an sich gestattet haben würde, solche auch in größerer Entfernung auszumachen. (Karte 1.)

Um 1.20 Uhr Nm. mußte der Vorstoß abgebrochen werden, um außer für den Rückmarsch auch für die folgende Nacht noch genügend Batteriestrom übrig zu behalten. In diesem Augenblick sichtete der Kommandant zwei Zerstörer, die ihn zum Tauchen zwangen. Durch das Sehrohr waren dann bald sieben Dampffahrzeuge, darunter zwei Zerstörer und zwei ältere Torpedoboote auszumachen, die in Dwarslinie von Süden nach Norden die Bucht absuchten. Anscheinend war die Anwesenheit der deutschen U-Boote also nicht unbemerkt geblieben. Er setzte daher den Rückmarsch auf 20 m Tiefe fort, als um 4.45 Uhr Nm. plötzlich ein scharfer metallischer Schlag das Boot erschütterte. Fast schien es, als ob ganz in der Nähe eine Bombe explodiert sei, jedoch ergab

ein Rundblick durch das Sehrohr, daß kein Gegner in Sicht war. Der Schlag mußte von einer Unterwasserdetonation in größerer Entfernung herrühren; diese Vermutung war zutreffend. 10 sm weiter östlich hatte der erste Torpedo eines deutschen U-Bootes sein Ziel erreicht.

„U 21" war während der Nacht in See geblieben. Am 5. September passierte gegen 2 Uhr Vm. hinter seinem Heck ein bis auf die Seitenlaternen abgeblendeter Dampfer, langsam auf- und abfahrend und anscheinend zur Sicherung gehörig. Um 4.10 Uhr waren weitere abgeblendete Fahrzeuge querab und voraus in Sicht. 4.20 Uhr begann Kapitänleutnant Hersing den Vormarsch unter Wasser, der ihn gegen 8.20 Uhr bis zu einem Punkt 5 sm Südsüdost von May Island führte. Hier zum Laden der Batterie auftauchend, sichtete er in Südost einen Kreuzer mit einem Mast und drei Schornsteinen, den er unter Wasser zu stellen versuchte, jedoch verschwand dieser bald darauf mit Nordwest-Kurs unter der Kimm. Erst um 4 Uhr Nm. lief der Kreuzer wieder dem inzwischen mehrfach vor Zerstörern und Fischdampfern tauchenden U-Boot entgegen, so daß sofort der Angriff angesetzt werden konnte. Die weiteren Ereignisse berichtet Kapitänleutnant Hersing in militärischer Kürze:

»4.45 Uhr Nm. Torpedo losgemacht; getroffen. Auf 20 m gegangen.
5.00 = = Auf 10 m gegangen; vom Kreuzer nichts mehr zu sehen. Sechs Zerstörer und mehrere Fischdampfer kommen mit höchster Fahrt nach der Untergangsstelle. Wieder auf 20 m gegangen.
8.00 = = Kurs 80°. Auf 10 m gegangen.
10.00 = = Aufgetaucht. Batterie geladen, Fahrt 9 sm, Kurs 80° rw.

Die Erschütterung bei der Detonation des Torpedos, Entfernung etwa 1500 m auf 20 m Wasser, war ziemlich heftig, aber für das Boot nicht gefährlich. Nach dem Untergang des Kreuzers nahm der Feind die Verfolgung des U-Bootes mit mehreren Zerstörern auf.«

Wie sich später erwies, war das von „U 21" vernichtete Schiff der geschützte Kreuzer „Pathfinder", 3000 t groß und 1904 vom Stapel gelaufen, Führerschiff der Bewachungsflottille des Firth of Forth. Unter den wenigen Überlebenden befand sich auch der verwundete Kommandant. Nach seiner Angabe war infolge des Torpedoschusses die Munition detoniert, so daß das Schiff bereits in vier Minuten gesunken war.

Noch befand sich 10 sm westlich „U 20" im Bereich der nunmehr alarmierten Bewachungsfahrzeuge. Diese hielten es bis 8 Uhr Nm. unter Wasser. Nachdem es während der letzten 24 Stunden fast 22 unter Wasser gewesen war, tauchte es schließlich auf, um die Batterie aufzuladen. Es setzte dann

bei Mondschein, klarem Himmel und leichter Dünung den Marsch nach Osten über Wasser fort. Um 10.33 Uhr wurde ein halbgetauchtes U-Boot auf nur 80 bis 100 m gesichtet, das trotz anfänglichem Zweifel als feindliches angesprochen wurde. „U 20" tauchte daher und wich unter Wasser aus, noch bevor das von „U 21" — denn dies Boot war es in der Tat — abgegebene Erkennungssignal abgelesen worden war. Infolgedessen blieb „U 20" auch die Torpedierung des englischen Kreuzers unbekannt. Kapitänleutnant Dröscher hätte daher seine Absicht, am nächsten Morgen den Vorstoß zu erneuern, durchgeführt, wenn sich nicht am frühen Morgen des 6. September die gleiche Havarie an der Steuerbordmaschine wiederholt hätte. Der Kommandant entschloß sich daher, den Rückmarsch anzutreten.

Am Abend des 7. September liefen „U 20" und „U 21" in Helgoland ein.

Beide berichteten übereinstimmend, daß es bei klarem Wetter sowie in hellen Mondnächten infolge der starken Bewachung und dem regen Handelsschiffsverkehr ausgeschlossen wäre, bis zur Reede von Leith vorzudringen, ein Laden oder Auf-dem-Grund-Liegen innerhalb der Bucht käme ebenfalls wegen des genauen Absuchens durch den Gegner nicht in Frage. Nachdem die Anwesenheit der U-Boote anscheinend bemerkt worden sei, wären folgende Sicherungsmaßnahmen in Erscheinung getreten: 1. Löschen der Leuchtfeuer, 2. Absuchen der inneren Bucht durch eine Anzahl Torpedoboote und Dampfer, 3. eine Sicherungslinie, wahrscheinlich älterer Torpedoboote in der Höhe von May Island, davor wahrscheinlich Fischdampfer, 4. U-Bootslinie in 15 sm Radius vor May Island, 5. Zerstörerlinie in 36 sm Radius vor May Island.

In Anbetracht des Umstandes, daß noch keine Kriegserfahrungen vorhanden waren, hatten Kommandanten und Besatzungen eine besonders anerkennenswerte Leistung vollbracht, der Erfolg den Befehl des Führers der U-Boote gerechtfertigt. Weder auf hoher See, noch vor der Helgoländer Bucht lagen, wie bisher angenommen, die besten Angriffsaussichten der U-Boote, sondern unmittelbar vor und in den feindlichen Stützpunkten. Die ausschließliche Verwendung der U-Boote für diesen Zweck würde bei der damals noch gering entwickelten Gegenwehr voraussichtlich noch zu großen Erfolgen geführt haben, wenn sich die Flottenleitung rechtzeitig davon freigemacht haben würde, die größere Zahl der U-Boote für die Verteidigung der Deutschen Bucht zurückzuhalten. Wie stark die deutsche U-Bootsgefahr die britischen Nerven beeinflußte, zeigen die Vorgänge, die sich am 1. September in Scapa Flow abgespielt haben[1]).

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 162 und folgende.
Jellicoe: The Grand Fleet 1914—1916, Seite 116 und folgende.

Die britische Schlachtflotte hatte zu diesem Zeitpunkt mit dem I. Leichten Kreuzergeschwader, dem VI. Kreuzergeschwader und der II. und IV. Torpedobootsflottille zur Kesselreinigung, Kohlen-, Proviant- und Munitionsübernahme in Scapa gelegen. Alle Schiffe mit Torpedoschutznetzen hatten diese ausgebracht, soweit nicht Kohlen- und Munitionsdampfer längsseit waren. Die Osteinfahrt durch den Holm-Sund wurde durch den Kleinen Kreuzer „Falmouth" bewacht. Plötzlich ertönten von diesem Schiff um 7 Uhr abends vier Salven und gleichzeitig meldete es das Sehrohr eines U-Bootes innerhalb des Hafens in Sicht. Gleich darauf eröffnete das Linienschiff „Vanguard" und ein Zerstörer, der innerhalb der südlichen Einfahrt des Hoxa-Sunds lag, aus demselben Grunde das Feuer. Ein allgemeiner Alarm war die Folge. Alle Schiffe machten beschleunigt Dampf auf und Torpedoboote, Fischdampfer, Dampf- und Beiboote begannen unter starker Rauchentwicklung in voller Fahrt die Linien auf und ab zu dampfen, um das vermeintliche U-Boot am Angriff zu hindern. Kohlen- und Munitionsdampfer gingen zum Schutz längsseit der Schiffe, die keine Torpedonetze besaßen. Bei Einbruch der Dunkelheit wurde eine Lichtsperre von Scheinwerfern vor die Linien der Schlachtschiffe gelegt. Um 7.30 Uhr wurde das vermeintliche U-Boot vom Panzerkreuzer „Drake" nochmals gemeldet, um 10 Uhr begannen die Geschwader, Anker zu lichten und trotz dickem Wetter und nicht ausreichender Hilfe durch Leuchtfeuer den Hafen zu verlassen. Nur die II. und IV. Zerstörerflottille blieben zurück, um das U-Boot, das man durch die „Falmouth" bereits getroffen glaubte, zu stellen und zu vernichten.

K e i n deutsches U-Boot befand sich zu der Zeit auch nur in der Nähe von Scapa. Der britische Stützpunkt verlor aber nach Ansicht des Höchstkommandierenden alle Eigenschaften eines solchen, solange sich die Flotte dort nicht vor deutschen U-Bootsangriffen sicher fühlen konnte und nicht imstande war, die notwendigen Arbeiten an Maschinen und Kesseln unter entsprechender Verminderung der Dampfbereitschaft und Erleichterungen im Wachtdienst zur Schonung der Besatzungen vorzunehmen. Nachdem die Versuche, die feindlichen U-Boote durch eigene zu bekämpfen, nicht zum Erfolg geführt hatten, mußte neben dem Auslegen von Netzsperren die möglichste Vermehrung der Zahl schneller und gut bewaffneter Bewachungsfahrzeuge als bestes Abwehrmittel ins Auge gefaßt werden. An solchen fehlte es bei Kriegsbeginn auf englischer Seite ebensosehr wie auf deutscher.

Gedrängt durch die geschickte und kühne Tätigkeit der deutschen U-Boote und Minenleger hatte sich der englische Höchstkommandierende veranlaßt gesehen, schon vor dem Zwischenfall von Scapa eine umfangreiche Kreuzfahrt in die mittlere Nordsee in Verbindung mit den „Har-

wich-Streitkräften" vorzubereiten, um feindliche U-Boote und Minenleger auf dem Rückmarsch nach Helgoland abzufangen. In der Ausführung derselben begriffen, erhielt er jedoch am 3. September in See eine Nachricht der Admiralität, daß ein gemeinsamer Vorstoß von deutschen Kreuzern und U-Booten von der Ostsee her gegen Scapa geplant sei. Damit wurde der Kreuzfahrt der britischen Flotte eine andere Richtung gewiesen. Da auf deutscher Seite eine Absicht hierzu jedoch keineswegs bestanden hatte, verlief der in Richtung auf das Skagerrak angesetzte Vorstoß erfolglos (Karte 2). Das I. Schlachtkreuzergeschwader, verstärkt durch die inzwischen vom Mittelmeer eingetroffene „Inflexible", wurde nach dem Firth of Forth entsandt, ist dort aber wohl erst kurz nach der Unternehmung von „U 20" und „U 21"[1]) wieder eingetroffen. Die übrigen Kreuzergeschwader gingen nach Cromarty, während das I. Leichte Kreuzergeschwader mit der II. Flottille die Linie Egersund—Pentland Firth, in der man seit dem ersten großen Vorstoß der deutschen U-Boote ständig solche vermutete, auf U-Boote absuchen und diese bei Nacht beim Aufladen der Batterien überraschen sollte. Am 6. wurde es in dieser Aufgabe durch die IV. Zerstörerflottille abgelöst. Vom Feinde wurde nichts gesehen. Eine Meldung des Minenlegers „Thetis" über Sichten eines deutschen Kreuzers unmittelbar vor den Orkney-Inseln stellte sich bald als Verwechslung heraus. Die Schlachtflotte selbst kehrte nicht nach Scapa zurück, sondern lief am Nachmittag des 5. September in den Loch Ewe an der Nordwestküste von Schottland zum Kohlen ein, nachdem die Einfahrt vorher auf Minen abgesucht worden war. Hier erreichte sie die Nachricht vom Verlust des „Pathfinder".

Am 7. September, an dem gleichen Tage, an welchem die deutschen U-Boote von ihrer Unternehmung gegen den Firth of Forth in Helgoland wieder eintrafen, verließen die britischen Schlachtkreuzer nach Einbruch der Dunkelheit Rosyth, um sich zu einer größeren Unternehmung mit der Schlachtflotte zu vereinigen. Die britische Admiralität hatte erfahren, daß die Haltung der deutschen Flotte am 28. August doch nicht ganz so zurückhaltend gewesen war, wie es zunächst den Anschein gehabt hatte; daß vielmehr die deutschen Schlachtkreuzer zur Unterstützung der im Kampf befindlichen Schiffe ausgelaufen waren, wenn auch zu spät. Durch einen neuen Vorstoß gegen die Deutsche Bucht glaubte man daher, einen wirksamen Schutz für die 6. Division des Expeditionskorps während ihrer Überführung nach dem Festland schaffen zu müssen. Eine engere Überwachung der Deutschen Bucht von Norden und Westen her sollte die deutsche

[1]) Vgl. Seite 5 und folgende.

Flotte in der kritischen Zeit am Ausbrechen verhindern und so mittelbar zur Deckung des Transportes beitragen.

Am frühen Morgen des 10. September befanden sich alle Streitkräfte auf den vorgesehenen Positionen, und die „Harwich-Flottillen" stießen gegen die Deutsche Bucht vor.

Auf deutscher Seite deutete vom 8. September ab eine Zahl übereinstimmender Nachrichten auf größere englische Unternehmungen gegen die Deutsche Bucht innerhalb der nächsten Tage. Die Flottenleitung erbat daher beim Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier die sofortige Rücksendung der seit dem 3. September in die Ostsee detachierten Streitkräfte mit Ausnahme der auf die Dauer dorthin abgegebenen drei U-Boote. Es handelte sich um das IV. Geschwader, S. M. S. „Blücher", zwei Kleine Kreuzer und die II. und VI. Torpedobootsflottille. Als ihre Abgabe am 3. September erfolgt war, hatte der Flottenchef darin eine derartige Schwächung seiner Streitkräfte gesehen, daß er für die nächste Zeit auf die geplanten Vorstöße der Hochseeflotte verzichten zu müssen glaubte. Um die Zwischenzeit auszunutzen, hatte er daher die auf den Schlachtkreuzern dringend notwendigen Neuberohrungen der Kondensatoren und Kessel in Angriff nehmen lassen, welche die „Moltke" für 14 Tage außer Kriegsbereitschaft setzte, während bei „Seydlitz" und „von der Tann" für 6 bis 8 Tage nur mit einer Geschwindigkeit von 19 bis 20 sm gerechnet werden konnte.

Nun aber schien die beschleunigte Wiederherstellung einer erhöhten Bereitschaft in der Nordsee dringend geboten. Den Vorstellungen des Flottenchefs konnte der stellvertretende Chef des Admiralstabes in Berlin um so mehr zustimmen, als er selbst der Ansicht war, daß man nicht gleichzeitig auf beiden Kriegsschauplätzen stark sein könnte und die schwierige Lage in der Ostsee wohl oder übel in Kauf nehmen müsse. Begnüge man sich aber unter Umständen damit, die Stellung Rügen—Bornholm—Schweden zu halten, so würden die eigentlichen Ostseestreitkräfte dafür wohl auch ausreichen. Jedenfalls müsse alles geschehen, um die Nordseekriegführung zu stärken. Ohnehin sei im Admiralstab das Ausbleiben einer lebhafteren Betätigung der Flotte bereits seit längerer Zeit stark empfunden und insbesondere auch bedauert worden, daß diese Zurückhaltung durch Weisungen des Hauptquartiers unter persönlicher Verantwortung des Chefs des Admiralstabes noch weiter unterstützt worden sei. Der Wunsch, bei der großen Entscheidung recht stark zu sein, dürfe nicht dazu führen, noch vor dieser aus dem offensiv geführten Kleinkrieg in eine abwartende Defensive mit allen ihren offensichtlichen Nachteilen zurückzufallen, er müsse auch mit größerem Nachdruck geführt werden, als dies durch Vorstöße mit einem

oder zwei Kreuzern, einer oder zwei Flottillen und einzelnen U-Booten möglich sei[1]).

Als diese Darlegungen im Großen Hauptquartier eintrafen, war man dort gerade mit der Abfassung eines Allerhöchsten Befehls beschäftigt, welcher die Initiative des Flottenchefs noch weiter einschränken sollte. Den erneuten Vorstellungen konnte man sich jedoch nicht länger verschließen. Die Order wurde daher zurückgehalten und die Bitte des Flottenchefs genehmigt. Das IV. Geschwader erhielt daraufhin Befehl, sofort mit vollen Bunkern nach der Nordsee zu kommen. Am 9. September wurden auch die neuen Schiffe „König" und „Großer Kurfürst" auf der Jade erwartet.

Für die Periode erhöhter Spannung, die der Flottenchef voraussah, traf er umfassende Anordnungen, die vom 9. September ab in Kraft traten. Auf der Jade nahmen am weitesten stromabwärts die verwendungsbereiten Schlacht- und Panzerkreuzer „Seydlitz", „Roon" und „Prinz Adalbert" Aufstellung, dahinter mit dem Flottenflaggschiff das I. und III. Geschwader mit 3 Torpedobootsflottillen. Auf der Weser lagen alle verwendungsbereiten Kleinen Kreuzer und das II. Geschwader mit einer Torpedobootsflottille, auf der Ems die IV. Torpedobootsflottille, der Kleine Kreuzer „Stettin" und 6 U-Boote, letztere bei Hellwerden in Bereitschaft vor der Emsmündung. Alle Schiffe hatten bei Tage Dampf auf für Große Fahrt, klar zum sofortigen Angehen, bei Nacht nur die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote, während die übrigen Schiffe kleine Feuer hielten.

Vorgeschoben in der Deutschen Bucht außerhalb Helgolands standen bei Tage und sichtigem Wetter eine Torpedobootsflottille und die I. U-Flottille, und zwar drei Boote der letzteren in einer Bereitschaftsstellung 7 sm nordwestlich von Helgoland, die übrigen in einer Vorpostenlinie außerhalb dieses Punktes, deren Richtung je nach den Verhältnissen wechselte. Eine Flankendeckung erhielten diese Streitkräfte durch das Auslegen einer Minensperre, die den Zugang zu den deutschen Flußmündungen von Norderney bis Helgoland sperrte.

Am 28. August war aufgefallen, daß auch die leichten englischen Streitkräfte es streng vermieden hatten, in die eigentliche Helgoländer Bucht einzudringen. Dies war vielleicht darauf zurückzuführen, daß der Gegner schon damals mit dem Ausliegen deutscher Minensperren in der Linie Wangeroog —Helgoland—Eider rechnete. In der Tat war bereits im Jahre 1908 das Bedürfnis nach derartigen, in den Vorarbeiten mit „α" und „β" bezeichneten Sperren von der Hochseeflotte geltend gemacht worden, um feindliche Streitkräfte von der Deutschen Bucht abzuhalten und der Flotte das Aus-

[1]) Schreiben des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes vom 4. September 1914.

laufen aus den Flußmündungen zu erleichtern. Die Erwartung, solche Sperren auch taktisch ausnützen zu können, indem die Flotte den Feind in der Schlacht über die eigenen Minen ziehen sollte, war allerdings schon im folgenden Jahr aufgegeben worden. Dagegen erhoffte man von ihrer Wirkung, leichte feindliche Streitkräfte, insbesondere Zerstörer, U-Boote und Minenleger der Helgoländer Bucht fernhalten zu können und auf diese Weise der Flotte ein der feindlichen Gegenwirkung entzogenes Aufmarschgebiet außerhalb der Flußmündungen zu schaffen. Für diesen Zweck erschienen die Sperren bei Helgoland zeitweise fast notwendiger als die in den Flußmündungen, zumal erstere mit dem Schutz der Helgoländer Bucht gleichzeitig den der Jade und Elbe vereinigten.

Im Jahre 1911 tauchte aber mit der zunehmenden Entwicklung der U-Bootswaffe zeitweilig der Gedanke auf, die geplanten Sperren durch entsprechende Verwendung von U-Booten ersetzen zu können. Bei näherer Betrachtung mußte jedoch zugegeben werden, daß U-Boote zwar bei überraschendem Kriegsausbruch vorübergehend auch die Aufgabe der Sperren übernehmen könnten, aber auf die Dauer für den sicheren Abschluß der Helgoländer Bucht, vor allem auch bei Nacht und Nebel, unwirksam sein würden und somit den Sperren nach wie vor der Vorzug zu geben sei. Die ganze technische Entwicklung des deutschen U-Bootstyps verwies im übrigen von vornherein auf die Verwendung in der Offensive.

Durch Verbesserung des Verankerungsmaterials und durch Vorrichtungen zur selbsttätigen Entschärfung trotzdem losgerissener Minen ließ sich überdies allmählich eine gesicherte Liegezeit von etwa einem Jahr erreichen und die Gefahr der Minen für die eigenen Schiffe entsprechend vermindern. Dennoch blieben wesentliche Bedenken gegen die Wirksamkeit der Sperren bestehen. Die Voraussetzung für die genannte Liegezeit war nämlich eine Tiefeneinstellung von mehr als 2,5 m unter der Wasseroberfläche bei Niedrigwasser, dies beeinträchtigte aber die Wirksamkeit der Sperre gegen die flachgehenden Zerstörer und U-Boote. Bei einer flacheren Einstellung konnte keine Gewähr gegeben werden, daß auch die besten Minenankertaue halten oder die Minen nicht schon bei mäßigem Seegang an die Oberfläche kommen und die Sperre verraten würden. In der Deutschen Bucht konnte bei der herrschenden Fluthöhe[1]) sogar eine auf 1 m tief eingestellte Minensperre zeitweise gefahrlos von Torpedobooten passiert werden. Da außerdem wegen der Detonationsgefahr der Abstand der Minen in der einreihigen Sperre nicht weniger als 45 m betragen durfte, konnte man auch aus diesem Grunde eine sichere Wirkung gegen leichte feindliche Streit-

[1]) Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser.

kräfte von der Breite eines Torpedoobootes nur von einer mehrreihigen Sperre erwarten. Hierzu reichte aber das vorhandene Material nicht aus, wenn man nicht vollständig auf offensive Minenunternehmungen verzichten wollte.

Da somit die Wirksamkeit der Sperre gerade gegen leichte feindliche Streitkräfte schon aus technischen Gründen fraglich war, gewannen die taktischen Bedenken des Admiralstabes gegen eine Minenverwendung bei Helgoland erhöhte Bedeutung. Ausgehend von dem Hinweis, daß die vorgeschlagene Sperre eine große Menge von Material für Defensivzwecke beanspruche, das besser zur Offensive zu verwenden sei, und daß es dem Grundsatz offensiver Kriegführung mehr entspräche, die verfügbaren Minen an der feindlichen Küste zu verwenden, sah der Admiralstab in einer solchen Defensivsperre, die von vornherein und unabhängig von der taktischen Lage ausgelegt würde, in erster Linie ein navigatorisches Hindernis, welches die Bewegungsfreiheit der Flotte in dem nach damaliger Ansicht (Juli 1912) wichtigsten Operationsgebiete dauernd stark einschränken müßte:

»Volle Bewegungsfreiheit in freiem Seeraum ist gerade bei der wahrscheinlichsten und dabei für uns aussichtsreichsten Operationsart der Blockadeabwehr unbedingtes Erfordernis. Diese beruht auf offensiven Vorstößen des Gros am Tage, der Kreuzer und Torpedobootsflottillen bei Nacht sowie auf dem Vorgehen der U-Boote. Alle diese Bewegungen vor und zurück, insbesondere auch die Entwicklung und das Einziehen der U-Bootslinie, werden im höchsten Grade behindert, wenn sie durch Sperrlücken erfolgen müssen. Sie werden hier bald auf feindliche Gegenwirkung stoßen, denn der Feind wird ihre Lage nach den täglichen Beobachtungen leicht feststellen können und seine Blockadestreitkräfte an diesen Stellen konzentrieren. Auch der Feind kann die Sperre dann umgehen oder versuchen, sie wegzuräumen. Wollen wir letzteres verhindern, so wird sich daraus ein Kampf um die Sperre entwickeln und dadurch die Sperre zum Selbstzweck werden. Die Hochseestreitkräfte werden an Defensivstellungen gebunden. Nach vorstehendem halte ich daher die Anwendung solcher Defensivsperren für ungünstig und nicht richtig[1]). Wenn ich mich hiernach vom taktischen Standpunkte gegen eine planmäßige Auslegung der „α"- und „β"-Sperre aussprechen muß, so bin ich doch der Ansicht, daß die Entscheidung über ihre Anwendung unter bestimmten Umständen und unter Beachtung der sich aus den technischen Fragen ergebenden Einschränkungen dem Chef der Hochseestreitkräfte als dem Leiter der Operationen überlassen bleiben muß.«

[1]) Admiral v. Heeringen, Chef des Admiralstabes, in einem Immediatbericht vom 6. Juli 1912.

Nach Kriegsausbruch hatte die Flottenleitung zunächst eine abwartende Haltung in dieser Frage eingenommen. Als sich dann aber zeigte, daß die Vorstellungswelt, aus der die Bedenken des Admiralstabes entstanden waren, den Tatsachen nicht mehr zu entsprechen schien, daß insbesondere gerade das Auslegen von Sperren dem offensiven Gedanken insofern nützen würde, als U-Boote, Torpedoboote und Kreuzer dann erst für weitreichende Unternehmungen aus dem Bewachungsdienst der Deutschen Bucht freiwerden würden, und eine Schlacht in unmittelbarer Nähe von Helgoland kaum mehr zu erwarten sei, entschied sich die Flottenleitung auf den Vorschlag des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe für das Auslegen der geplanten Sperren[1]).

In den Vorarbeiten für diesen Fall war eine zweireihige Minensperre von je 15 sm Länge in der Linie Wangeroog—Helgoland („α"-Sperre) und eine ebensolche von je 12 sm Länge in der Linie Helgoland—Eider-Feuerschiff („β"-Sperre) mit einem Gesamtbedarf von 1760 Minen vorgesehen. Dazu reichte aber der tatsächliche Bestand von Minen nicht aus, wenn man nicht auf weitere offensive Minenunternehmungen, u. a. auch auf Verwendung von Minen an der belgischen Küste sowie für die Ausrüstung des Hilfskreuzers „Berlin" verzichten wollte. Das Auslegen der „β"-Sperre wurde daher verschoben, bis die Anlieferung der im Monat September zu erwartenden 250 neuen Minen dies gestattete, auch die „α"-Sperre konnte nur einreihig ausgelegt werden, um mit 689 Minen auszukommen.

Die Lage wurde ebenfalls geändert. Die Sperre wurde so weit nach außen vorgeschoben — und zwar mit ihrem südwestlichen Anfangspunkt bis zur Friedensposition des Norderney-Feuerschiffs —, als die sichere navigatorische Festlegung nach Landmarken es gestattete und so, daß die Ansteuerung Helgolands von See her nach dem späteren Auslegen der „β"-Sperre in einer 15 sm breiten Sperrlücke sichergestellt war (Karte 3).

Das Auslegen der Sperre erfolgte am 9. September. Umfassende Vorbereitungen und Sicherungsmaßnahmen waren für die Durchführung erforderlich. In erster Linie mußte vermieden werden, daß die mit Minen beladenen Schiffe auf etwa schon ausliegende feindliche Sperren stoßen würden. Hierzu wurden die Anmarsch- und Sperrkurse unmittelbar vorher durch die I. und II. Minensuchdivision mit ausgebrachtem Gerät abgesucht, ohne daß Minen gefunden wurden. Da die Sperren bei Tage ausgelegt werden sollten, war des weiteren mit einer starken Gefährdung der Minenleger und ihrer Deckungsstreitkräfte durch feindliche U-Boote zu rechnen, zu-

[1]) Vgl. Band I, Seite 214.

mal am 8. September wiederum ein englisches U-Boot unmittelbar vor der Jademündung gesichtet worden war. Schließlich konnte das Unternehmen auch nach den Erfahrungen des 28. August durch einen neuen Einbruch feindlicher Überwasserstreitkräfte gestört werden. Um hiergegen gewappnet zu sein, wurde am 9. September von 7 Uhr Vm. an eine Vorpostenlinie von 16 Torpedobooten der V. Flottille und 7. Halbflottille ausgelegt, die in einem Bogen von der Emsmündung bis nach Amrum reichte, während die Kleinen Kreuzer „Stralsund" und „Kolberg" etwa 15 sm westlich der auszulegenden Sperre hinter der Mitte der Vorpostenlinie Aufstellung nahmen und die Panzerkreuzer „Roon" und „Prinz Adalbert" die Minenleger unmittelbar begleiteten, sich dabei östlich der Sperre haltend, um nicht durch überlegene feindliche Streitkräfte auf die eigenen Minen gedrückt zu werden. Gleichzeitig waren sämtliche Hochseestreitkräfte auf Schillig-Reede und in der Wesermündung, die U-Boote in Helgoland klar zum sofortigen Auslaufen. Flugzeuge klärten in allen Richtungen bis 65 sm außerhalb Helgolands auf, und bei Beginn des Sperrewerfens befand sich das Luftschiff „L 3" über den Minenlegern, um im weiteren Verlauf bis zum Längengrad von Ameland vorzustoßen.

Mit dem Auslegen der Sperre selbst war der Kommandant S. M. S. „Albatroß", Fregattenkapitän West, beauftragt worden. Außer seinem eigenen Schiff standen ihm die Minenschiffe „Nautilus", Kommandant Fregattenkapitän Wilhelm Schultz, und „Kaiser", Fregattenkapitän Otto v. Bülow, zur Verfügung. Bei einer Sichtweite von 100 hm und leichtem östlichen, gegen Mittag abflauenden Wind wurde um 8 Uhr Vm., vom Südwestpunkt ausgehend, mit Minenwerfen begonnen. Eine Stunde später war die südliche Teilstrecke ausgelegt, die Minenschiffe liefen nach Cuxhaven ein, um ihren Minenbestand aufzufüllen, während die Deckungsstreitkräfte in See blieben. Hierbei wurde um 2.24 Uhr Nm. von „Prinz Adalbert" Steuerbord querab von der vor ihr fahrenden „Roon" die Kielwasserspur eines U-Bootes gesichtet, dessen Angriff nur durch die zufällige Kursänderung der Panzerkreuzer um 4 Strich nach Steuerbord vermieden worden war, so daß das U-Boot gezwungen wurde, unter Wasser hinter „Prinz Adalbert" durchzulaufen. Am folgenden Tage wurde es in der gleichen Gegend beobachtet. Ob es das Minenlegen bemerkt hatte, blieb ungewiß.

6.42 Uhr Nm. wurde dieses fortgesetzt, und um 7.10 Uhr war das Auslegen der „α"-Sperre beendet, während das der Nordsperre aus den genannten Gründen auf F. T.-Befehl der Flotte um 8.45 Uhr Nm. auf einen späteren Zeitpunkt verschoben wurde. Die Tiefenlage der Minen betrug 2,5 m unter mittlerem Spring-Niedrigwasser. Nur ein Oberflächen-

ſtand wurde feſtgeſtellt, der die Sperre verraten konnte und daher durch eins der Minenſuchboote abgeſchoſſen.

Das Ausliegen der Sperre wurde ſofort ſämtlichen in Frage kommenden Stellen durch Funkſpruch bekanntgegeben, Anfangs- und Endpunkt waren durch Bojen bezeichnet worden, und die Änderung des Leuchtfeuers von Helgoland zur navigatoriſchen Hilfe für das Anſteuern der Sperrlücke bei Nacht wurde in Angriff genommen.

Den genannten Vorkehrungen der Hochſeeflotte gegen einen neuen feindlichen Einbruch in die Deutſche Bucht entſprechend ſtanden am 10. September bei Hellwerden die Boote „U 5", „U 7", „U 16", „U 17", „U 23", „U 25", „U 27" in einer Vorpoſtenlinie 20 sm nordweſtlich von Helgoland (Karte 3), 10 sm dahinter in Verlängerung der Minenſperre eine Aufklärungslinie von Torpedobooten der III. Flottille, außerdem eine Torpedobootsgruppe in der ſüdlichen Sperrlücke bei Norderney. Die I. Minenſuchdiviſion ſuchte das Fahrwaſſer zwiſchen Helgoland und den Flußmündungen auf Minen ab, „Graudenz", „München", „Stuttgart" und „Danzig" kreuzten in der Helgoländer Bucht. Vor der Ems befand ſich die 8. Torpedoboots-Halbflottille auf Vorpoſten.

Noch in der Nacht hatte der Befehlshaber der Aufklärungsſchiffe eine ausgiebige Flugaufklärung von allen Stationen bei Hellwerden befohlen. Um 5.45 Uhr Vm. ſtartete das Flugzeug „20" und berichtete nach einem Aufklärungsflug in nordweſtlicher Richtung, daß es vom Feinde nichts geſehen habe. Dagegen wurden vor der Ems 6.45 Uhr Vm. von „S 129" vier Zerſtörer geſichtet, welche in 081 ε[1]) mit geringer Fahrt rottenweiſe in einer Aufklärungslinie nach Weſten zogen und, erſt durch das deutſche Erkennungsſignal auf die deutſchen Vorpoſten aufmerkſam gemacht, ſofort mit hoher Fahrt unter ſtarker Rauchentwicklung aus Sicht liefen. Rauchwolken nördlich von ihnen ließen auf die Anweſenheit weiterer feindlicher Streitkräfte ſchließen.

Die ſofort abgegebene F. T.-Meldung vom Sichten feindlicher Streitkräfte veranlaßte den auf der Ems ſtationierten Chef der 3. U-Halbflottille, Kapitänleutnant Gayer, die für dieſen Fall vorgeſehene U-Bootslinie in nördlicher Richtung bereits auszulegen, noch ehe der entſprechende Befehl der Flottenleitung eintraf. Hierzu ſtanden ihm die Boote „U 8", „U 9", „U 10", „U 22" und „U 24" zur Verfügung. Inzwiſchen hatte auch von Borkum aus die Flugaufklärung eingeſetzt. Noch während des Auslegens der U-Boote meldete das Flugzeug „29" vier feindliche Kleine Kreuzer mit

[1]) Standortbezeichnung, ſiehe Quadratkarte im I. Band: „Der Krieg in der Nordſee".

zwei Zerstörerflottillen weiter westlich der Emsmündung in 060 ε, eine Meldung, die sofort vom Chef der 3. U-Halbflottille an „U 8" übermittelt wurde, das am meisten Aussicht hatte, noch dieses Quadrat zu erreichen. Inzwischen war das Flugzeug „29" weiter nach Westen vorgestoßen und meldete 20 sm nördlich von Terschelling 2 Panzerkreuzer der „Devonshire"-Klasse, 2 Große Kreuzer der „Diadem"-Klasse, 2 Kleine Kreuzer und 18 Zerstörer in 6 sm breiter Formation mit 10 bis 12 sm Fahrt auf westlichem Kurs. Daraufhin versuchte Kapitänleutnant Gayer, F. T.-Verbindung mit der U-Linie herzustellen, erreichte aber nur „U 9" und „U 22", und auch diese erst gegen 2 Uhr Nm., um ihnen den Befehl zu übermitteln, sofort energisch nach Westen vorzustoßen. Diesen gelang es anscheinend, den Befehl auch an die übrigen Boote weiterzugeben, so daß sie bis in die Höhe von Ameland vorstießen, während „U 9", Kapitänleutnant Weddigen, die Verfolgung weit darüber hinaus bis Haaks-Feuerschiff fortsetzte, sämtlich aber, ohne den abziehenden Gegner noch zu erreichen.

Gleichzeitig mit den feindlichen Überwasserstreitkräften hatten, wie immer in solchen Fällen, feindliche U-Boote unmittelbar vor den deutschen Stützpunkten gestanden. 8.25 Uhr Vm. wurde ein solches in 094 ε und 20 Minuten später vor der Osterems gesichtet, das anscheinend weiter nach Osten vorzudringen suchte. Die in der Helgoländer Bucht übenden Kleinen Kreuzer wurden daher sofort nach der Weser zurückgezogen, während die nordwestlich von Helgoland stehende Torpedobootsflottille wegen zunehmender Unsichtigkeit auf Helgoland zurückging.

Dann liefen trotz reger Luftaufklärung keine Nachrichten mehr über feindliche Überwasserstreitkräfte ein, auch weiter im Norden, in der Fanö-Bucht und nordwestlich von List stand nach Meldung der Flugzeuge „62" und „56" kein Gegner. Nur in der U-Bootslinie von Helgoland kam es noch zu einem kurzen Zusammenstoß, allerdings nur mit feindlichen U-Booten. Hier hatte „U 23" um 10.23 Uhr Vm. in 3 bis 4 sm Abstand den Turm eines englischen U-Bootes gesichtet und suchte im Laufe des Tages, zuletzt mit „U 25" zusammen, einigemale vergeblich, zum Angriff zu kommen. Schließlich wurde es auf dem Rückmarsch nach Helgoland von dem feindlichen U-Boot erfolglos mit einem Torpedo beschossen, während „U 25" das Sehrohr desselben unter Geschützfeuer nahm.

Durch Funk- und Winkspruch herangerufen, suchten dann mehrere Boote der III. Torpedobootsflottille sowie „S 122", das Führerboot der I. U-Halbflottille mit den eben von Esbjerg zurückkehrenden U-Booten „U 18" und „U 14" das Boot zu jagen, aber vergeblich. Auch S. M. S. „Hamburg" hatte sich mit dem Führer der U-Boote an Bord sofort in dieses Gebiet begeben, wäre aber auf dem Rückmarsch fast durch das eigene

U-Boot „U 27", von dem es fälschlicherweise als feindlicher Kreuzer angesprochen wurde, angegriffen worden. Die Vorgänge zeigen, welche gefährlichen Lagen aus dem Zusammenarbeiten eigener Über- und Unterwasserstreitkräfte bei gleichzeitiger Anwesenheit feindlicher U-Boote entstehen konnten.

Auch in der U-Bootslinie vor der Ems wurden im Laufe des Tages noch mehrfach feindliche U-Boote festgestellt. So traf „U 28", nachdem es bereits um 2.30 Uhr Nm. in 074 ε einen schwimmenden Torpedo gesichtet hatte, der anscheinend auf das Boot abgeschossen worden war, um 4.50 Uhr Nm. auf dem Rückmarsch in 093 ε ein feindliches aufgetauchtes U-Boot mit vielen Leuten auf dem voll sichtbaren Turm; bevor es aber zum Flachschuß auf das feindliche Boot anlaufen konnte, entzog sich dieses dem Angriff durch Schnelltauchen. Eine Stunde später sichtete „U 22" in 076 ε ebenfalls ein feindliches aufgetauchtes U-Boot, das für etwa vier Minuten auftauchte und dann mit großer Schnelligkeit wieder verschwand.

* * *

Die Erfahrungen des Tages faßte die Flottenleitung wie folgt zusammen:

»Die feindlichen U-Boote halten sich, abgesehen von der Emsmündung, nach wie vor in erster Linie nordwestlich von Helgoland auf, wo sie sich sicher vor deutschen Minen fühlen. Durch die „Nachrichten für Seefahrer" vom Anfang August ist der Punkt 10 sm Nordwest von Helgoland als Ansteuerungspunkt für Handelsschiffe bekanntgegeben. Durch diese Bekanntmachung wird auch dem Feind ein sicherer Weg in die Deutsche Bucht gezeigt. Am 28. August erfolgte der Einbruch in die Deutsche Bucht ebenfalls von Nordwest.

Der Admiralstab ist daraufhin mehrfach gebeten worden, durch allgemeine Bekanntgabe diesen Platz nunmehr als gefährdet zu bezeichnen und als Ansteuerungsplatz für Handelsschiffe einen Punkt etwa bei dem Friedensankerplatz von Borkumriff-Feuerschiff bekanntzugeben. Abgesehen davon, daß der Punkt nordwestlich Helgoland aus militärischen Gründen sich als ungeeignet herausgestellt hat, ist er nunmehr nach Auslegen der Südsperre auch bei Besteckunterschieden navigatorisch nicht ungefährlich.

Welche Absichten der Gegner am Morgen des 10. September verfolgt hat, ist nicht zu ersehen. Entweder kann er eine Unternehmung gegen die Ems oder die Deutsche Bucht beabsichtigt haben, die aus unbekannten Gründen — vielleicht wegen der geringen Sichtigkeit oder der Beobachtung durch Flugzeuge — aufgegeben worden ist, oder er kann beabsichtigt

haben, deutsche leichte Streitkräfte herauszulocken; hierfür würde die geringe Fahrt sprechen, mit der er nach Westen abmarschierte. Weiterhin ist es möglich, daß die U-Boote durch stärkere Streitkräfte vorgebracht werden sollten. Endlich kann es sich um Verstärkung der Sicherung nach Osten während militärischer Unternehmungen im Kanal gehandelt haben.«

In der Tat bot das Verhalten der englischen Streitkräfte, wie es sich aus der geringen Zahl der gesichteten Schiffe für die deutsche Leitung ergab, keinen Anhalt dafür, daß es sich um eine Herausforderung der deutschen Flotte handeln sollte, wie jetzt von englischer Seite behauptet wird[1]). Das widerspricht der ganzen Anlage des britischen Unternehmens. Zum tatsächlichen Einbruch in die Deutsche Bucht waren nur die I. und III. Zerstörerflottille angesetzt worden. Von Norden her sollten ihnen das I. Leichte Kreuzergeschwader, von Westen her das VII. Kreuzergeschwader eine Aufnahmestellung bieten. Die Flottillen selbst standen bereits eine Stunde vor Hellwerden an dem von der deutschen Flottenleitung vermuteten Platz nordwestlich Helgolands an der gleichen Stelle, an der später auch die englischen U-Boote gesichtet wurden (Karte 3). Sie müssen dieses Gebiet unmittelbar vor dem Auslegen der deutschen Vorpostenlinie durch die Torpedoboote der III. Flottille passiert und dann die Ems angesteuert haben, wo Teile von ihnen auf dem weiteren Rückmarsch nach Westen bereits um 6.50 Uhr gesichtet worden sind. Die übrigen englischen Streitkräfte hielten sich dagegen weit zurück; die Schlachtflotte näherte sich Helgoland nur bis auf 120 sm, während die Schlachtkreuzer mit dem I. Leichten Kreuzergeschwader bis 8.30 Uhr Vm. in einem Gebiet 60 sm Nordwest von Helgoland standen. Daß diese von der deutschen Flugaufklärung nicht gesichtet worden sind, ist neben der geringen Zahl der verfügbaren Flugzeuge auf das dunstige Wetter zurückzuführen. Die Sichtigkeit hatte zwischen zwei und fünf Seemeilen geschwankt. Nur die vom Englischen Kanal und von Harwich her operierenden Streitkräfte sind auf deutscher Seite gemeldet worden; von diesen hatte das VII. Kreuzergeschwader auch seinerseits ein deutsches Flugzeug gesichtet. Unter diesen Umständen kann man der britischen Behauptung[2]) nicht zustimmen, daß sich der deutschen Flotte hier eine nicht wiederkehrende Möglichkeit geboten hätte, unter besonders günstigen Umständen, in der Nähe ihrer eigenen Stützpunkte, unter Verwendung ihrer gesamten Torpedo- und U-Boote und unter Ausnutzung der für die „Große Flotte" besonders gefährlichen Unsichtigkeit, zum Schlagen zu kommen. Wenn die Absicht einer Herausforderung auf englischer Seite

[1]) Jellicoe: The Grand Fleet 1914—1916, Seite 124 und folgende.
Corbett: Naval Operations, Seite 164.

[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 164.

tatsächlich bestanden hätte, so ist nicht ersichtlich, warum die schweren Streitkräfte so weit von den deutschen Gewässern abblieben und ihre Anwesenheit nicht deutlicher kundgaben. Dies erklärt sich nur daraus, daß das Hauptziel der englischen Flottenbewegung, wie stets, ein defensives gewesen ist: die Sicherstellung der Truppentransporte über den Englischen Kanal durch engere Bewachung der Deutschen Bucht. An sich waren alle Vorbereitungen zum Gegenstoß von deutscher Seite getroffen. Er wäre, wie aus dem energischen Vorgehen der U-Boote vor der Ems bereits hervorgeht, erfolgt, wenn auch nur irgendwelche Anhaltspunkte für die Anwesenheit stärkerer feindlicher Streitkräfte in Reichweite der eigenen Flotte bestanden hätten. Daß etwa der Einmarsch der Russen in Lemberg sowie der deutsche Rückzug von der Marne einen lähmenden Einfluß auf die Haltung der Hochseestreitkräfte ausgeübt hätte, wie dies jetzt von englischer Seite ausgesprochen wird[1]), ist eine Vorstellung, die mit den Tatsachen nichts zu tun hat.

Ein weiterer Grund für die britische Zurückhaltung ergibt sich daraus, daß man selbst 120 sm außerhalb Helgolands auf den britischen Geschwadern wieder deutsche U-Boote zu sehen glaubte und sogar annahm, daß „Zealandia" um 11.30 Uhr Vm. ein solches gerammt und vernichtet hätte.

Bereits gegen Mittag des 10. September zog die „Große Flotte" in breiter Aufklärungslinie nach Norden. Alle Handelsschiffe und besonders Fischdampfer, in denen man entgegen den Tatsachen zumeist deutsche Aufklärungsschiffe vermutete, wurden genau untersucht. Am 11. September wurde das III. Schlachtgeschwader mit „Invincible" und „Inflexible" nach Scapa zum Kohlen entsandt, während die übrigen Geschwader der Schlachtflotte und das I. Schlachtkreuzergeschwader noch bis zum 12. September in See blieben. Letztere liefen sodann ebenfalls in Scapa ein, während die Schlachtflotte wieder den durch U-Boote weniger gefährdeten Ankerplatz Loch Ewe an der Nordwestküste Schottlands aufsuchte.

Auch auf britischer Seite war kein Zweifel, daß zu einer Herausforderung der deutschen Flotte erheblich stärkere Mittel gehörten, beispielsweise die Beschießung und vielleicht Wegnahme von Helgoland. Mit einem solchen Plan trat daher die Admiralität kurz nach dem britischen Vorstoß an Lord Jellicoe heran[2]).

Die Einzelheiten wurden am 17. September in einer Sitzung auf dem Flottenflaggschiff in Loch Ewe im Beisein von Mr. Churchill, damals I. Lord der Admiralität, und Vertretern des britischen Admiralstabes sowie des Führers der U-Boote und der Torpedoboote im Kreise des Flottenstabs

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 165.

[2]) Jellicoe: The Grand Fleet 1914—1916, Seite 129.

und der Geschwaderchefs eingehend erwogen. Ältere Linienschiffe sollten unter dem Schutz der „Großen Flotte" die Beschießung ausführen. Es schienen jedoch mancherlei Gründe dagegen zu sprechen: Für schwere Befestigungen mit ihren außerordentlich stark gepanzerten und versenkt angelegten Geschützdeckungen, wie man sie auf Helgoland anzunehmen hätte, wäre das direkte Feuer der Flachbahngeschütze von Schiffen so gut wie unwirksam. Die Ausnutzung von Flugzeugbeobachtungen zur Feuerleitung sei noch in den Anfängen, besonders geeignete Fahrzeuge für eine solche Beschießung, etwa Monitore, wären nicht vorhanden. Auch wäre, selbst wenn es gelänge, die Festung etwa bei Nacht durch Handstreich mit einer Landungsabteilung im Sturm zu nehmen, es fast unmöglich, sie zu halten, zumal, wenn die Befestigungen bei der Wegnahme zerstört worden seien. In unmittelbarer Nähe der deutschen Stützpunkte gelegen, würde die Insel in britischer Hand dauernd Angriffen zur See und aus der Luft ausgesetzt sein, vor allem aber zu ihrer Verteidigung die dauernde Anwesenheit der „Großen Flotte" in der südlichen Nordsee notwendig machen, bei der geringen Zahl leichter Fahrzeuge zur U-Boots- und Torpedobootsabwehr, wie man meinte, eine Unmöglichkeit. Aus alledem ergab sich trotz der Bedeutung eines solchen Vorgehens als Finte zur wirksamen Schädigung deutscher Seestreitkräfte eine fast einstimmige Ablehnung des Vorschlages der britischen Admiralität. Auch der Chef der „Kanal-Flotte" äußerte sich späterhin in gleichem Sinne. Nur ein jüngerer Flaggoffizier trat für das Unternehmen ein. Dennoch wurde der Gedanke von der Admiralität noch eine Zeitlang weiter verfolgt. Zu gleicher Zeit wurde auch der Lieblingsplan Lord Fishers, die Möglichkeit eines Eindringens in die Ostsee, erwogen, scheiterte aber daran, daß in diesem Falle die Linienschiffe der Bundesgenossen zur Aufrechterhaltung der Seeherrschaft in der Nordsee hätten herangezogen werden müssen.

* * *

Bei der deutschen Flottenleitung hielt man eine Wiederholung des feindlichen Vorgehens von Westen her gegen die Deutsche Bucht in der Nacht vom 10. zum 11. September nicht für ausgeschlossen. Die II. U-Flottille auf der Ems erhielt daher Befehl, am 11. September mit Tagesanbruch eine U-Bootslinie mit 4 sm Bootsabstand von Terschelling-Feuerschiff in nördlicher Richtung auszulegen, den sie mit den bereits dorthin vorstoßenden U-Booten ausführte. Dementsprechend lagen am 11. September bei Hellwerden sechs U-Boote, und zwar „U 8", „U 9", „U 10", „U 22", „U 24" und „U 28" in der angegebenen Linie. Nach ihrer Rückkehr berichteten sie, daß sie vom Feind nichts gesehen hätten.

Um übrigens die dauernde Entsendung anderer Hochseestreitkräfte nach der Ostsee unnötig zu machen, mußten zu der gleichen Zeit die U-Boote „U 23", „U 25" und „U 26" an den Oberbefehlshaber der Ostsee abgegeben werden.

Schon am Nachmittag des 11. September hatte sich das Wetter zunehmend verschlechtert, in der Deutschen Bucht stand starker Seegang. Dennoch wurde wiederum ein untergetauchtes U-Boot eben innerhalb der Minensperre in 139 ε gemeldet. Als am folgenden Morgen der nordwestliche Wind bis zur Stärke 7 aufgefrischt hatte, mußten die zur U-Bootsjagd entsandten Torpedoboote wegen schweren Seegangs zurückkehren und durch Kleine Kreuzer ersetzt werden. Da unter diesen Umständen anzunehmen war, daß feindliche U-Boote sich nicht mehr in der Deutschen Bucht halten oder jedenfalls nicht zum Angriff kommen könnten, lief die Hochseeflotte am Nachmittag aus, um zum ersten Male seit Kriegsbeginn geschlossen in der Helgoländer Bucht Übungen im Fahren in der Gefechtslinie vorzunehmen, während die Kleinen Kreuzer, nach Westen und Nordwesten aufklärend, die Sicherung gegen feindliche U-Boote übernahmen. Am folgenden Morgen kehrte S. M. S. „Hela", Fregattenkapitän Paul Wolfram, als Flottentender von geringem Gefechtswert, vom Vorpostendienst nach der Jade zurück. Trotzdem das Gebiet kurz vorher durch eine Minensuchdivision auf U-Boote abgesucht worden war, wurde das Schiff auf halbem Wege zwischen Helgoland und Jade in 151 ε von einem feindlichen U-Boot torpediert, nachdem der erste Schuß hinter dem Heck vorbeigegangen war. In der Abteilung III getroffen, sank das Schiff nach 25 Minuten, nachdem die Schotten zu den benachbarten Räumen durchgebrochen waren. Die Besatzung wurde zum weitaus größten Teil durch Torpedoboote, „U 18" und Fischdampfer der Vorpostenlinie gerettet. Dieser erste U-Bootserfolg des Gegners, der allerdings den Verlust des Kreuzers „Pathfinder" in keiner Weise ausglich, war durch das englische U-Boot „E 9" erzielt worden. Es hatte in der Nacht vorher 6 sm Südsüdwest von Helgoland auf Grund gelegen und, bei Tagesanbruch auftauchend, die sofort sich bietende Schußgelegenheit ausgenutzt. Sogleich nahmen die VIII. Torpedobootsflottille von Helgoland, die IV. von der Ems aus, die Verfolgung auf und hielten „E 9" bis zur Dunkelheit unter Wasser. Dann erst gelang es diesem, die Batterie aufzuladen und trotz schwerer See nach Harwich zurückzukehren. Am 14. September meldete zwar „U 16" nach der Rückkehr von einer Unternehmung gegen den Firth of Forth, daß es am 13. gegen 11 Uhr Vm. bei der deutschen Minensperre eine deutliche Detonation mit hoher Wassersäule bemerkt habe, so daß man schon glaubte, „E 9" wäre auf dem Rückmarsch auf diese Sperre geraten; es muß sich jedoch um ein anderes englisches U-Boot gehandelt haben.

Obgleich die Vernichtung S. M. S. „Hela" der erste Erfolg der feindlichen U-Boote war, die bisher, soweit bekannt geworden, überhaupt nur zwei Kleine Kreuzer, zwei Torpedoboote und ein U-Boot, und zwar vergeblich, mit Torpedos beschossen hatten, berichtete der Flottenchef am 13. und 18. September an den Chef des Admiralstabes folgendes:

»Das U-Boot hat die Verhältnisse unserer Operationsbasis in der Deutschen Bucht gänzlich verschoben, es stellt in dem räumlich eng begrenzten Gebiet eine stete Bedrohung und Überwachung dar, der man sich durch kein Mittel entziehen kann. Die deutsche Flotte wird durch die feindlichen U-Boote bei günstigen Witterungsverhältnissen tatsächlich in den Flußmündungen blockiert, wenn sie sich nicht der Gefahr empfindlicher Verluste aussetzen will.

Ein Mittel, die U-Boote fernzuhalten, kennen wir nicht. Streitkräfte sowohl in der äußeren wie in der inneren Deutschen Bucht sind stets feindlichen U-Bootsangriffen ausgesetzt.

Als Sicherheitsmaßnahmen, deren Nutzen leider als fraglich zu bezeichnen ist, können nur angewendet werden: Absuchen bei Tage und Nacht durch Torpedoboote, hohe Fahrt, große Abstände, wechselnde Kurse der Schiffe; Auslaufen bei Nacht, Aufsuchen flachen Wassers und U-Bootssicherung durch Torpedoboote.

Diese Sicherheitsmaßnahmen lassen sich bei einer geringen Zahl schnellaufender Schiffe (Kreuzer) wohl durchführen; bei Linienschiffsverbänden reichen sie nicht aus. Trotz hoher Fahrt und großer Abstände wird sich nicht mit S i c h e r h e i t vermeiden lassen, daß ein U-Boot während des längere Zeit in Anspruch nehmenden Auslaufens eines oder mehrerer Geschwader zu Schuß kommt, da die Schiffe in der Wahl der Kurse beschränkt sind und alle die gleiche Stelle beim Auslaufen passieren müssen. Auslaufen bei Nacht erfordert Anstellen der Feuer für längere Zeit. Es ist anzunehmen, daß die U-Boote ihre Beobachtungstätigkeit auch nachts fortsetzen. Beim erstenmal werden sie vielleicht nicht rechtzeitig zur Stelle sein, bei öfterer Wiederholung werden sie sich einspielen und das Auslaufen der Flotte durch F. T.-Relais sofort weitermelden. Es besteht dann die Möglichkeit, daß die Flotte beim Aus- und Einlaufen nachts auch mit feindlichen Torpedobootsangriffen und Minen zu rechnen hat. Daraus ergibt sich, daß das Auslaufen von Verbänden bei Tage trotz der möglichen Sicherheitsmaßnahmen gefährlich ist, wiederholtes Auslaufen bei Nacht ebenfalls seine Bedenken hat.«

Aus diesen Überlegungen leitete der Flottenchef folgende militärisch bedeutungsvollen Richtlinien ab:

»Kommt ein Auslaufen der Flotte oder einzelner Verbände zu kriegerischen Unternehmungen in Betracht, so muß die U-Bootsgefahr in Kauf genommen werden. Der Zweck rechtfertigt dann den Einsatz. Dagegen sind schwere Beschädigungen oder Verluste, die beim Auslaufen lediglich zu Übungszwecken erlitten werden, nicht zu rechtfertigen. Übungsfahrten der Verbände sind zur Erhaltung der Kriegsfertigkeit und Seegewohnheit der Besatzungen notwendig; unter dem dauernden Stilliegen auf den Flußmündungen muß diese allmählich leiden. Diese Gefahr besteht gegenwärtig in erster Linie für die aktiven Hochseegeschwader, die am längsten in den Flußmündungen der Nordsee klarliegen.

Da die Deutsche Bucht, wie der Krieg bislang gezeigt hat, zu Übungen nicht geeignet ist, bleibt als Platz für solche nur die Ostsee. Der Engländer macht es nicht anders; er übt außerhalb des Wirkungsbereichs der deutschen Streitkräfte.

Entblößen der Nordsee von allen Geschwadern scheint aus naheliegenden Gründen nicht angängig. Es kann sich daher nur um die Entsendung einzelner Geschwader für etwa 8 bis 10 Tage nach der Ostsee handeln.

Während der Abwesenheit eines Geschwaders der Hochseeflotte müßte allerdings eine Entscheidungsschlacht mit der englischen Flotte vermieden werden. Man muß sich vor Entsendung darüber klar sein, daß das Zurückholen der Geschwader, Kohlenauffüllen usw. mindestens zwei Tage in Anspruch nimmt. Während dieser Zeit muß man also auf entscheidende Unternehmungen verzichten, auch wenn die englische Flotte in die Deutsche Bucht kommen sollte.

Es kann hier nicht entschieden werden, ob mit Rücksicht auf den erteilten Operationsbefehl der Zeitpunkt zum Einsatz der Flotte in naher Zukunft bevorsteht. Ist dies nicht der Fall, so muß meines Erachtens mit allen Mitteln auf das nächstliegende Ziel, Erhaltung und Vervollkommnung der höchsten Kriegsbereitschaft aller Hochseestreitkräfte, hingearbeitet werden. Das ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen dieses Krieges in der Deutschen Bucht nicht möglich, ohne Verluste oder Beschädigungen zu erleiden.

Ich sehe daher keinen anderen Ausweg, als den gegebenen, um die Besatzungen gefechtsbereit zu erhalten und den kriegerischen Geist nicht erlahmen zu lassen.«

Mit diesen Ausführungen und dem darin vorgeschlagenen Verfahren erklärte sich der Kaiser nach einem Schreiben des Chefs des Admiralstabes vom 24. September einverstanden, jedoch sei mit der Möglichkeit eines Einsatzes der Flotte jederzeit zu rechnen. Die nacheinander nach der Ostsee zu

entsendenden Geschwader müßten daher dauernd zur sofortigen und beschleunigten Rückkehr nach der Nordsee bereitgehalten werden. Obgleich die Entwicklung der militärischen Lage auf dem Festland eine stärkere kriegerische Betätigung der Flotte sofort und dringend verlangt hätte, wurde demnach gerade in dieser kritischen Zeit das kampfkräftigste Geschwader zu Übungen nach der Ostsee entsandt, ein weiterer Beweis für das Fehlen der Zusammenarbeit zwischen Heeres- und Marineleitung, wie sie ja auch im Frieden nicht bestanden hatte zum großen Nachteil besonders der intellektuellen Kriegsvorbereitung. Daß eine Einheitlichkeit von Armee und Marine in der Erkenntnis und Verfolgung der operativen Ziele die Widerstände der politischen Leitung gegen die volle Ausnutzung der Seestreitkräfte überwunden hätte, hat die weitere Entwicklung gelegentlich des U-Bootskrieges gezeigt.

2. Die Durchführung der britischen Truppentransporte nach englischer Darstellung und die Vernichtung von „Cressy", „Hogue", „Aboukir".

Bei der bisherigen Zurückhaltung der deutschen Hochseestreitkräfte hatte sich die Überführung der britischen Truppen nach dem Festland sehr zur Erleichterung der britischen Admiralität so gut wie ohne feindliche Gegenwirkung durchführen lassen. Dennoch ging der Transport, wie die offizielle englische Darstellung des Seekrieges zeigt, nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten und aufregende Zwischenfälle vonstatten. Die ungeheure Wucht, mit welcher die deutsche Landoffensive nach Frankreich und Belgien hinein eingesetzt hatte, warf sehr bald alle Berechnungen der britischen Admiralität in dieser Beziehung über den Haufen. Dazu kam, daß der Schutz des eigenen und die Absperrung des feindlichen Handels angesichts der deutschen Hochseeflotte den Kern der britischen Seestreitkräfte gezwungen hatte, seine „traditionelle Aufstellung in den historischen Häfen des Englischen Kanals" in diesem Kriege aufzugeben und eine solche im Norden Schottlands zu suchen, die unmittelbare Sicherung der britischen Seeherrschaft im Kanal der II. und III. Flotte überlassend. Schließlich hatte die Unsicherheit der politischen Lage die Durchführung der beabsichtigten Maßnahmen in den ersten Tagen des Krieges doch länger verzögert, als der britischen Admiralität erwünscht war.

Es erscheint daher bei der strategischen Bedeutung des ganzen Problems notwendig, dieses hier nochmals im Zusammenhang von Kriegsbeginn an aufzurollen[1]), zumal sich inzwischen infolge der englischen offiziellen Darstellung die Unterlagen hierfür wesentlich vervollständigt haben.

Obgleich die britische Admiralität bereits am 27. Juli über den Kopf der politischen Leitung hinweg die „Probemobilmachung" der I., II. und III. Flotte durch geheime Maßnahmen in eine wirkliche verwandelt und die Überwachung der deutschen Schiffe im Ausland befohlen hatte[2]), war das Auswärtige Amt doch vorsichtig genug, noch am 3. August dem französischen

[1]) Siehe auch: Der Seekrieg in der Nordsee, Band I, Seite 79 ff.
[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 24, 25.

Gesandten gegenüber keine bindende Erklärung abzugeben, daß England mit in den Krieg eintreten werde; von einem Versprechen, das britische Expeditionskorps oder auch nur einen Teil desselben nach Frankreich zu senden, könnte infolge der gewaltigen Verantwortung Englands für seine Dominions und die notwendige Rücksicht auf die Verteidigung der Heimat gegen eine befürchtete Invasion nicht die Rede sein. Dagegen werde die britische Flotte mit aller ihr zu Gebote stehenden Macht den Schutz des Kanals jederzeit dann übernehmen, wenn die deutsche Flotte zum Angriff auf den französischen Handel oder die französischen Küsten schreiten werde[1]).

Wenigstens in diesem Punkte entlastet, erhielt daher Frankreich die Möglichkeit, seine Mittelmeerflotte ausschließlich zum Schutze der Überführung der afrikanischen Truppen nach Frankreich freizumachen. Die Deckung der Dover-Straße blieb aber auch unter diesen Bedingungen zunächst dem II. französischen Kreuzergeschwader unter Admiral Rouyer überlassen, der allerdings schon vom 27. Juli an unter britischem Befehl stand. Infolgedessen wandte sich die britische Admiralität mit dringenden Vorstellungen an den Ministerpräsidenten, er möge nunmehr ohne Verzug die Abmachungen für eine gemeinsame Verteidigung des Kanals in Kraft treten lassen, wie sie bereits im Oktober 1913 getroffen worden waren[2]).

Dies geschah, und bereits am 4. August vormittags nahmen die Dover- und Kanal-Patrouille ihre Kriegsstellungen im östlichen Kanalausgang ein. Sie sollten jedoch nur dann zu Feindseligkeiten übergehen, wenn sie selbst angegriffen würden. Infolgedessen kreuzte Kommodore Tyrwhitt mit der I. und III. Zerstörerflottille in den Hoofden, um jedem deutschen Vorstoß von Helgoland her entgegenzutreten, während Admiral Campbell mit den alten Panzerkreuzern „Bacchante", „Aboukir" und „Euryalus" vom VII. Kreuzergeschwader („Cruiser-Force C.") sich zu seiner Unterstützung bereithielt. Schon am 3. August waren die Vorbereitungen der englischen Flotte so weit gediehen, daß auch einer nach Corbett angeblich befürchteten deutschen Invasion mit Sicherheit entgegengetreten werden konnte. Der erwartete deutsche Angriff blieb jedoch aus. Daß sich aber die deutsche Flotte überhaupt nicht regte, dafür war, wie früher geschildert, in erster Linie das Bestreben der deutschen politischen Leitung maßgebend, England neutral zu halten oder wenigstens keinen Anlaß zum Losschlagen zu geben[3]).

Nach den in England vorliegenden Nachrichten hatten die deutschen Zerstörer und U-Boote Verteidigungsstellungen vor Helgoland einge-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 30.
[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 31.
[3]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 27.

nommen, deutsche Kreuzer und Linienschiffe waren noch nicht in See gegangen, wozu also mit der Überführung wenigstens eines Teiles des Expeditionskorps noch länger zögern, zumal am 4. August die deutschen Truppen um 4 Uhr Nm. voraussichtlich die belgischen Grenzen überschreiten würden? Es wurde daher nunmehr die sofortige Überführung von einer Kavallerie-Division und 4 von den 6 Infanterie-Divisionen des Expeditionskorps beschlossen. Nach der Darstellung Corbetts hat die britische Admiralität die Verantwortung für diese Maßnahmen, deren Durchführung sie sich bei der Bedeutung für den weiteren Verlauf des Landkrieges nicht entziehen konnte, sehr schwer genommen, obgleich selbst bei einer hohen Einschätzung der Initiative des deutschen Gegners zur See kein Zweifel bestehen konnte, daß bei der Kürze der Transportwege und der leichten Absperrungsmöglichkeit der Kanalausgänge die Sicherheiten für das Gelingen fast nicht zu erschüttern waren.

Ein von Armee und Marine gemeinsam aufgestellter Operationsplan war in allen Einzelheiten schon während der letzten drei Jahre ausgearbeitet worden, wobei man darauf bedacht gewesen war, das immerhin große Risiko auf ein Mindestmaß zurückzuführen. Aus diesem Grunde hatte man auf eine Landungsmöglichkeit in Belgien von vornherein verzichtet und sich in der Wahl der Transportlinien auf die Gewässer beschränkt, in denen die Überführung dem Zugriff feindlicher Seestreitkräfte mit größerer Sicherheit entzogen blieb. Die Haupttransportstraße wurde daher in die Mitte des Englischen Kanals verlegt, mit Southampton bzw. Le Havre als Haupt- und -ausschiffungshäfen. Einige Transporte sollten zur Entlastung der Eisenbahnstrecken weiter hinauf nach Rouen, einige nach Boulogne geführt werden. Gewisse schottische Einheiten waren in Glasgow, irische, wie die 5. und 6. Division, in Dublin, Queenstown und Belfast einzuschiffen. Für Vorräte war Newhaven der Hauptausgangspunkt, schweres Heeresgerät war in Avonmouth und Liverpool zu verladen.

Für die Überführung selbst wurden keine Geleitzüge gebildet, vielmehr wurden die Transportdampfer einzeln oder zu mehreren ohne unmittelbare Bedeckung je nach der Abfertigung abgesandt. Dies Verfahren wurde ermöglicht durch die besonders günstigen geographischen Bedingungen des Englischen Kanals. Es genügte, diesen an beiden Ausgängen gegen feindliche leichte Streitkräfte abzuschließen, während die „Große Flotte" eine Stellung in der Nordsee einnahm, von der es ihr jederzeit möglich war, die deutschen Hochseestreitkräfte zur Schlacht zu stellen, falls sie sich zu einer ernsteren Störung der Transporte einsetzen sollten.

Für den Beginn der Überfahrt war ursprünglich der 7. August in Aussicht genommen, jedoch verzögerten Schwierigkeiten im Transport der

Truppen auf den englischen Bahnen ihre Einschiffung bis zum 9. August. Der Zeitpunkt selbst wurde bis zum letzten Augenblick geheimgehalten.

Für die neuen Aufgaben wurde eine Umgruppierung der „Kanal-Flotte" erforderlich, zumal bereits früher[1]) einige Schiffe des VI. Schlachtgeschwaders der „Großen Flotte" zugeteilt worden waren. Die noch übrigen, „Lord Nelson" und „Agamemnon", wurden daher dem V., „Vengeance" dem VIII. Schlachtgeschwader zugeteilt. Mit dem VII. zusammen bildeten diese dann die nunmehr 19 Linienschiffe starke „Kanal-Flotte"[2]). Dagegen wurden die sieben „Majestics", der Rest der auf der aktiven Liste stehenden Linienschiffe, niemals bei der „Kanal-Flotte" verwendet, sondern von vornherein teils für die Bewachung der Stützpunkte der „Großen Flotte" herangezogen, teils als IX. Schlachtgeschwader („Hannibal", „Victorious", „Mars", „Magnificent") nach dem Humber verlegt.

Die Kanalgeschwader sammelten in Portland. Als dann der Transport begann, wozu Southampton und Newhaven für den Handel geschlossen wurden, gingen sie in Stellung. Zum Schutze des östlichen Kanalausgangs kreuzte zwischen Dungeneß und Selsea Bill das V. Geschwader, dem die Kreuzer „Bacchante", „Eurydalus", „Aboukir" und „Cressy" zugeteilt waren (Karte 4). Die Meerenge selbst wurde durch französische Zerstörer und U-Boote zusammen mit der VI. britischen Zerstörerflottille, der sogenannten „Dover-Patrol", besetzt. Unmittelbar vor dieser befanden sich 12 britische U-Boote in einer zweiten Linie, die sich von den North Goodwins über Sandettié-Feuerschiff bis nach Ruytingen erstreckte. Weiter nordwärts war zur schnelleren Entdeckung feindlicher U-Boote eine Flugzeug- und Luftschiffpatrouille zwischen North Foreland und Ostende eingerichtet, und vor dieser wieder bildeten die I. und III. Zerstörerflottille von Harwich aus eine leicht verschiebbare Aufklärung im Gebiete der Hoofden.

In ähnlicher Weise war der Schutz des westlichen Kanalausgangs aufgebaut. In der Linie St. Albans Head—Cherbourg standen das VII. und VIII. Schlachtgeschwader, unterstützt durch drei französische Panzerkreuzer.

[1]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 226.

[2]) Kriegsgliederung der „Kanal-Flotte" am 7. August:

Flottenflaggschiff: „Lord Nelson", zugeteilt der Kleine Kreuzer „Diamond".

V. Schlachtgeschwader: „Prince of Wales", „Queen", „Venerable", „Irresistible", „Bulwark", „Formidable", „Implacable", „London" und Kleiner Kreuzer „Topaze".

VII. Schlachtgeschwader: „Prince George", „Caesar", „Jupiter" (Werft), „Majestic" (Werft) und Kleiner Kreuzer „Sapphire".

VIII. Schlachtgeschwader: „Albion", „Goliath", „Canopus", „Glory", „Ocean", „Vengeance" und Kleiner Kreuzer „Proserpine".

Eben westlich dieser Linie befanden sich zwischen Portland und Kap de la Hague die französischen U-Boote von Cherbourg auf Vorposten, während weit vorgeschoben nach Nordwesten die Kleinen Kreuzer „Charybdis", „Diana", „Eclipse" und „Talbot" zusammen mit fünf französischen Panzerkreuzern und zwei Kleinen Kreuzern den Kanaleingang überwachten. Insbesondere sollten sie feindliche Minenleger am Eindringen gegen die Transportwege von dort aus verhindern und verdächtige Schiffe zur Untersuchung nach Falmouth einbringen, soweit diese nicht auf See durchgeführt werden konnte. Zuerst hatte man beabsichtigt, die Transportdampfer unmittelbar durch die Schiffe des VII. und VIII. Schlachtgeschwaders zu geleiten, schon um den Truppen Vertrauen einzuflößen und im Falle der Not bei der Rettungsarbeit mit Beibooten helfen zu können. Man sah aber in der Anwesenheit der für den U-Bootsangriff wertvollen Schlachtschiffe in unmittelbarer Nähe der Transporte mehr eine Gefährdung als eine Sicherung derselben und zog daher schließlich vor, die Geschwader getrennt von diesen aufzustellen. Der Verzicht auf eine unmittelbare Bedeckung war um so eher möglich, als inzwischen eine Organisation zur Rettung Schiffbrüchiger, die „Life Saving Patrol", eine größere Zahl aller nur erdenklichen Fahrzeuge zusammengezogen hatte, um unbewaffnet unter der blauen Flagge mit dem Roten Kreuz im Notfalle die Rettung der Menschenleben vornehmen zu können.

Diese Maßnahmen reichten zwar gegen Einbrüche feindlicher Kreuzer oder Zerstörer aus, gegen solche der ganzen deutschen Flotte aber konnte nur das rechtzeitige Eingreifen der „Großen Flotte" schützen. Dazu hatte letztere sich zwischen Scapa Flow und der norwegischen Küste in See zu halten, um auf die erste Nachricht vom Auslaufen der deutschen Hochseestreitkräfte sofort nach Süden vorstoßen zu können. Am Morgen des 9. August trat mit der Feststellung deutscher U-Boote in unmittelbarer Nähe der „Großen Flotte" dann allerdings ein Zwischenfall ein, der das ganze System der Sicherung der Truppentransporte in Frage stellen konnte. Die Gefahr erwies sich jedoch nach der ersten Überraschung geringer, als zuerst angenommen, zumal es gelang, eines der deutschen U-Boote („U 15") sofort zu vernichten. Admiral Jellicoe konnte daher der Admiralität vorschlagen, die Flotte erst dann aus dem gefährdeten Gebiet zurückzuziehen, wenn die Truppenüberführung beendet wäre. Als sich jedoch zeigte, daß die deutsche Flotte sich wider Erwarten nicht rührte — aus Gründen, die bereits früher geschildert sind[1]) —, erhielt er Befehl, mit den schweren Schiffen nordwestlich der Orkneys zurückzugehen. Erst am 15. August war die „Große Flotte" wieder in ihrer Stellung, obgleich die Überführung des Hauptteils des Expeditionskorps schon am 12. August begonnen hatte. Weitere Schutzmaßnahmen

[1]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 79 ff., 87, 101, 229.

wurden am 13. für den Transport der 5. Division von irischen Häfen nach Le Havre erforderlich. Hierzu mußte das XI. Kreuzergeschwader dem Handelsschutz westlich von Irland entzogen werden. Während ein Schiff desselben vor dem Nord-Kanal Aufstellung nahm, kreuzten die anderen drei mit dem Hilfskreuzer „Caronia" zwischen Queenstown und den Scilly-Inseln, um feindliche Minenleger abzufangen und den Anschluß an die Kanalbewachung herzustellen.

Immer noch war keine deutsche Gegenwirkung zur See zu erkennen. Diese Untätigkeit wußte man sich nach Corbett nicht anders zu erklären, als daß „der deutsche Gegner in der Befürchtung einer Landung von britischen Truppen an unerwarteter Stelle eine solche in Frankreich jeder anderen Richtung vorzog; nicht bekannt aber war, wie sicher der deutsche Generalstab mit einer Vernichtung des britischen Expeditionskorps schon im ersten Ansturm rechnete". In dieser Ungewißheit glaubte man, mit einem plötzlichen Gegenschlag rechnen zu müssen, der entweder die Beendigung der Transporte unterbrechen, die rückwärtigen Seeverbindungen der britischen Armeen stören oder sich sogar gegen das von Truppen entblößte Inselreich selbst richten werde. Bewegten sich die deutschen Operationsabsichten tatsächlich in dieser Richtung, so glaubte man die Ausführung derselben vermutlich in der Zeit nach dem 15. August erwarten zu können, wenn der Hauptteil des Expeditionskorps die Heimat verlassen hätte. Zum Schutz der britischen Ostküste wurde daher die 6. Division aus Irland statt nach Frankreich nach Cambridge übergeführt. Das Schwergewicht des Widerstandes lag aber für diesen Fall weder bei den Landtruppen, noch bei den Streitkräften des Kanals, sondern bei der „Großen Flotte". Während die Sicherungsmaßnahmen im Kanal sehr bald zur Schonung der Schiffe und Besatzungen eingeschränkt wurden, indem nur die Hälfte der U-Boote auf Station blieb und das VII. Geschwader nach Portland zurückgezogen wurde, erhielt die „Große Flotte" bereits am 12. August neue Befehle. Sie sollte angesichts der Möglichkeit eines deutschen Landungsversuches in England dem Entscheidungsgebiet näher sein, als bisher für notwendig erachtet worden war. Sie wurde daher unter teilweiser Aufgabe selbst der nördlichen Kreuzerpatrouille mit allen Streitkräften auf der Breite von Aberdeen zusammengefaßt und stieß von dort aus bis zum Breitenparallel von Horns-Riff vor, während gleichzeitig das VII. Kreuzergeschwader und die beiden „Harwich"-Flottillen von Süden und Westen her die enge Umklammerung der Deutschen Bucht vollendeten[1]). Unmittelbar vor der Jade und Weser standen außerdem je zwei englische U-Boote, um jedes Auslaufen deutscher Streitkräfte sofort zu

[1]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 237 ff.

melden. In dieser Stellung blieben die Streitkräfte jedoch nur für wenige Stunden am Vormittag des 16. August, um dann in ihre Anfangsstellungen zurückzukehren. Inzwischen liefen die Transporte vom 15. bis 17. August nicht weniger als 137 mal hinüber und herüber, aber nichts rührte sich anscheinend beim Gegner, so daß die britischen Seestreitkräfte am 17. August teilweise in die Häfen entlassen werden konnten. Kaum war jedoch die „Große Flotte" zu ihrem Stützpunkt an der Nordwestküste Schottlands zurückgekehrt, als am 18. August der erste deutsche Vorstoß gegen die Kanalbewachung einsetzte. An diesem Tage wurden die letzten bedeutenden Transporte, etwa 34 Schiffe mit einer Gesamtwasserverdrängung von 130 000 Tonnen, etwas weniger als der Durchschnitt der letzten drei Tage, abgelassen. Inzwischen war aus den „Harwich"-Flottillen und dem VII. Kreuzergeschwader eine besondere, die südliche Streitmacht („Southern Force") unter der Flagge des Admirals Christian, gebildet worden. Sie hatte die Aufgabe, die belgische Küste zu sichern, die Blockierung der Schelde zu verhindern, die Südostküste zu bewachen und jeden feindlichen Versuch einer Störung der Verbindungen mit Frankreich rechtzeitig zu melden. (Karte 4.) Von der „Southern Force" befand sich am 18. August nur die I. Zerstörerflottille mit dem Führerkreuzer „Fearleß" nördlich der Dover-Straße in Stellung, als sie von den deutschen Kleinen Kreuzern „Stralsund" und „Straßburg" angegriffen und gejagt wurde.

Das VII. Kreuzergeschwader lag in der südlichen Themse und den Downs, nur Kommodore Tyrwhitt konnte mit „Amethyst" und der III. Zerstörerflottille eine Stunde nach der ersten Meldung vom Sichten feindlicher Streitkräfte von Harwich auslaufen. Die Einzelheiten des deutschen Vorstoßes und das Gefecht selbst sind an anderer Stelle geschildert[1]).

Trotzdem es zu entscheidenden Kampfhandlungen nicht kam, genügte allein das Erscheinen der deutschen Kreuzer, um sofortige Änderungen des Bewachungssystems im östlichen Kanalausgang eintreten zu lassen. Die eigentliche Vorpostenlinie der Zerstörer wurde dem deutschen Zugriff mehr als bisher entzogen, sie wurde weiter nach Süden und dichter unter den Schutz der eigenen Kreuzer verlegt. Dagegen sollten stärkere Streitkräfte den deutschen Angreifer im Wiederholungsfalle vom Humber aus abschneiden. Hierzu wurden die Schlachtkreuzer „Invincible" und „New Zealand" sowie drei der modernsten Kleinen Kreuzer der neuen „Arethusa"-Klasse dorthin verlegt. Als Ersatz für diese Streitkräfte wurden der „Großen Flotte" die Schlachtkreuzer „Inflexible" und „Indomitable" zugeteilt, welche hierzu aus dem Mittelmeer zurückgezogen wurden. Ersterer verließ

[1]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 102 ff.

Malta am 18., letzterer die Blockadestellung vor den Dardanellen am 19. August, aber bis sie in der Nordsee verwendet werden konnten, verging noch längere Zeit.

Fast mehr noch als der deutsche Vorstoß in die Hoofden machten die Vorgänge auf dem Festland und die dadurch bedingte Ausdehnung der Transportaufgaben die Heranziehung schneller Großkampfschiffe in die südliche Nordsee erforderlich. Planmäßig hätte der Truppentransport am 20. August beendet sein sollen. Inzwischen war jedoch Brüssel gefallen, die belgische Regierung hatte sich mit der Armee nach Antwerpen zurückziehen müssen. Infolge des Zusammenbruchs der französischen Feldzugseröffnung war auch die Lage des britischen Heeres nunmehr so stark gefährdet, daß sofort die 6., bisher auf die Ostküste Englands verteilte Division als Verstärkung auf das Festland hinübergeworfen werden mußte.

Vom 20. August ab trat daher der volle Kanalschutz von neuem für fünf weitere Tage in Kraft, aber schon am 23. war der Hauptteil der Truppen übergeführt, so daß die Linienschiffe der „Kanal-Flotte" die Bedeckungsstellung zwischen Beachy Head und Boulogne aufgeben konnten. Für die Deckung des weiteren Nachschubs genügte die Hälfte der Schiffe, während die andere zur Überholung in Portsmouth einlief.

Schon nach der Überführung der ersten vier Divisionen hatte das VII. und VIII. Schlachtgeschwader der „Kanal-Flotte" einen großen Teil seiner Einheiten für andere Zwecke abgeben müssen. Infolge der unerklärlichen Zurückhaltung der deutschen Flotte in der Nordsee hatte sich der Gedanke immer mehr verdichtet, daß der deutsche Gegner vielleicht einen großzügigen Angriff auf die schwachen britischen Handelsschutzgeschwader im Atlantischen Ozean plane, die dort auf allen Handelswegen zerstreut waren. Den Ausbruch deutscher Streitkräfte gegen diese schwach besetzten Linien zu verhindern, war für die „Große Flotte" nicht unter allen Umständen möglich. Es schien daher notwendig, die Kreuzergeschwader im Atlantischen Ozean durch alte Linienschiffe zu verstärken, eine Maßnahme, deren Zweckmäßigkeit späterhin, nach den Erfahrungen der Falkland-Schlacht, wegen des geringen Kampfwertes solcher Schiffe Großkampfschiffen gegenüber allerdings bezweifelt werden mußte. Nachdem bereits früher das Linienschiff „Glory" zu solchen Zwecken nach Halifax entsandt worden war, wurden nunmehr drei Schiffe der „Canopus"-Klasse dem VII. Schlachtgeschwader entzogen, und zwar „Albion" für Gibraltar, „Canopus" für die Cap Verden und „Ocean" an Stelle der „Invincible" für Queenstown. Außerdem wurde „Illustrious" zur Bewachung von Loch Ewe, dem neuen Flottenankerplatz der „Großen Flotte", zugeteilt, so daß nach Zusammenziehung des VII.

und VIII. Schlachtgeschwaders zu einem neuen VII. letzteres nur noch aus vier Schlachtschiffen bestand. Die für den Schutz des Nachschubs getroffenen dauernden Maßnahmen der Kanalbewachung schienen jedoch ausreichend, nachdem zwei Schlachtkreuzer und drei „Arethusa's" im Humber Aufstellung genommen hatten, zumal die deutsche Flotte bisher aus ihrer Zurückhaltung noch nicht herausgetreten war. Von neuen Vorstößen der „Großen Flotte" in die südliche Nordsee konnte daher zunächst abgesehen werden. Als aber am folgenden Tage bekannt wurde, daß die belgischen Truppen Ostende geräumt hätten, um sich der Zusammenfassung aller Kräfte in Antwerpen anzuschließen, entstand die Gefahr, daß Ostende in deutsche Hände fallen könnte. Damit war das Verteidigungssystem des Kanals von neuem bedroht. Admiral Christian erhielt daher den Befehl, am 22. August mit einem Kleinen Kreuzer und zwei Divisionen von Zerstörern, zwei Panzerkreuzern der „Bacchante"-Klasse als Rückhalt außerhalb der Sände zu einer Demonstration gegen Ostende vorzugehen. Er sollte jeden deutschen Truppenkörper außerhalb der Stadt unter Feuer nehmen, diese selbst aber vorläufig schonen. Die Durchführung dieses Befehls erwies sich jedoch wegen der vorgelagerten Dünen, welche für die Flachbahngeschütze der Schiffe alle Zugangsstraßen maskierten, als unmöglich. Die Streitkräfte wurden daher zurückgezogen, zumal der Admiral erfahren hatte, daß die belgische Armee nicht beabsichtigte, den Platz zu halten.

Am 23. August führte der gewaltige deutsche Ansturm auf die britische Armee zu dem Rückzug von Mons. Niemand konnte wissen, wo und wie dieser enden würde. Die vorher nur für Ostende gehegte Besorgnis der britischen Marineleitung dehnte sich nunmehr auch auf Boulogne und sogar auf Le Havre aus. Für beide Häfen befürchtete man das Schlimmste, so daß von der Admiralität bereits Maßnahmen getroffen wurden, alle nicht zum sofortigen Verbrauch bei der Armee bestimmten Vorräte von dort nach Cherbourg zu bringen. Vom Mittag des 24. August an wurden infolgedessen alle Transporte nach Boulogne und Le Havre angehalten. Die neue Operationsbasis sollte Cherbourg werden, das bei der leichten Verteidigungsmöglichkeit der Halbinsel Cotentin als uneinnehmbar galt, so lange die Seeherrschaft im Kanal in britischer Hand blieb. Aber gerade für die Erfüllung dieser Vorbedingung war es von höchster Bedeutung, daß auch die flämischen Häfen nicht in den Besitz des Gegners gelangten. Die Verlegung der Operationsbasis für Transporte und Nachschub nach Cherbourg bedeutete für die Admiralität noch keineswegs den kampflosen Verzicht auf die östlicher gelegenen Kanalhäfen. Ihr Wert für die Marine und damit für Englands Seeherrschaft war ein dauern-

der, darüber bestand kein Zweifel, selbst wenn die Armee diese Plätze entbehren konnte. Der französischen Admiralität wurde daher nahegelegt, welche Bedeutung man vom maritimen Standpunkt der Verteidigung von Dünkirchen, Calais und Boulogne zumessen müsse. Die britische Admiralität erklärte sich bereit, den Admiral Rouyer mit seinen Schiffen aus der Bewachung des westlichen Kanalausgangs für diesen Zweck herauszunehmen und mit einem Schlachtgeschwader zu unterstützen.

Für den Fall, daß Calais und Dünkirchen sich trotzdem nicht halten könnten, wurde Dover als Basis für die französischen Flottillen angeboten und die Überführung ihres Materials nach englischen Häfen vorbereitet. Mit dem Kriegsministerium wurde in Besprechungen über die Einzelheiten der Landverteidigung der genannten französischen Häfen wie auch des Cotentin eingetreten. Aber die Folgen der Schlacht von Mons für den Seekrieg gingen noch weiter. Admiral Jellicoe, der Oberbefehlshaber der „Großen Flotte", wurde auf die ernsten Folgen eines weiteren Rückzuges der englischen und französischen Armee hingewiesen und angehalten, die Möglichkeit einer neuen und südlicheren Aufstellung der „Großen Flotte" ins Auge zu fassen für den Fall, daß die Deutschen das Dover-Defilee durchbrechen und in Calais und dem angrenzenden französischen Gebiet festen Fuß fassen sollten[1]).

Hier trat der Fall einer gewaltigen unmittelbaren Rückwirkung des Landkrieges auf den Seekrieg ein. Gelang es der deutschen Armee, sich in den Besitz der Kanalhäfen zu setzen, so war damit der gesamte Operationsplan für die britische Seekriegführung über den Haufen geworfen. Die „Große Flotte" mußte nach Süden verlegt werden. Damit verlor aber nicht nur die britische Blockade des deutschen Handels und der Schutz des britischen in der Absperrung der Gewässer zwischen Norwegen und Schottland den festen Rückhalt, vielmehr wäre das von der deutschen Seekriegsleitung heiß ersehnte Ziel erreicht gewesen, die britische Flotte endlich dem Zugriff deutscher Seestreitkräfte nicht nur vorübergehend, sondern auf die Dauer ausgesetzt zu wissen, noch dazu in engen und für die Verwendung der Mine, des Torpedo- und U-Bootes besonders geeigneten Gewässern. Die eigentlichen Voraussetzungen des deutschen Flotten-Operationsplanes wären mit einem Schlage erfüllt gewesen. Hier zeigt sich die innige Wechselwirkung zwischen Land- und Seekrieg. Daß das Ziel des deutschen Großen Generalstabes ein anderes gewesen ist, steht hier nicht zur Erörterung. Wohl aber wird bedauert werden müssen, daß der ungeheuren Bedeutung der genannten Wechselwirkung in

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 94.

der Behandlung der operativen Vorarbeiten wie ihrer Durchführung nach Kriegsbeginn nicht genügend Rechnung getragen worden ist.

Nach anfänglichem Zögern nahm die französische Admiralität, welche die Lage zunächst weniger kritisch beurteilte als die britische, am Abend des 24. August ihre Panzerkreuzer vom westlichen Kanalausgang nach Cherbourg zurück, um sie von dort aus für die Verteidigung der bedrohten Häfen ansetzen zu können. Inzwischen hatte Sir John French in einem Telegramm über den Rückzug auf Maubeuge, entgegen der bisherigen Auffassung, daß auch Le Havre geräumt werden müsse, besonderen Wert gerade auf die Verteidigung dieses Hafens gelegt. Die Vorräte von Boulogne wurden daher dorthin statt nach Cherbourg übergeführt und die Verlegung der Basis von Le Havre nach dem letzteren Hafen zunächst noch vertagt.

An demselben Abend (24. August) fühlten deutsche Kavalleriepatrouillen gegen Ostende vor, und wenn auch die belgischen Behörden einem ernsten Angriff keinen fruchtlosen Widerstand entgegensetzen wollten, so waren sie doch bereit, die Stadt gegen leichtere Kräfte zu verteidigen. Hierzu erbaten sie die sofortige Unterstützung durch britische Schiffe und Landungskorps. Diese Bitte kam dem Wunsch der britischen Admiralität entgegen, keinen Hafen, der als U-Bootsbasis für Unternehmungen im Kanal dienen konnte, in deutsche Hände fallen zu lassen. Sie schritt daher sofort zur Tat. Aus der ursprünglichen Absicht, nur einige hundert Mann von den Schiffen zu landen, um mit der örtlichen Gendarmerie zusammen feindliche Kavalleriepatrouillen abzuweisen, entwickelte sich bei der Notwendigkeit, alles nur irgend Mögliche zur Entlastung der eigenen Armee zu tun, sehr bald ein Unternehmen größeren Stils. Am 25. August wurde bekannt, daß auch die Maubeuge-Linie sich als unhaltbar erwiesen hatte. Die britische Armee war noch weiter auf Le Cateau zurückgeworfen worden. Ihre Lage ließ die endgültige Loslösung vom Feind äußerst zweifelhaft erscheinen.

Anderseits setzte die Schnelligkeit der Verfolgung durch die deutsche Armee die rückwärtigen Verbindungen der letzteren in sehr verlockender Weise einem Schlage von See her aus. Konnte dieser geführt oder zum mindesten mit einem solchen gedroht werden, so war damit bereits die Möglichkeit einer Entlastung der britischen Armee gegeben. Unter diesen Umständen kannte die Admiralität trotz des Risikos und geringer Erfolgsaussichten kein Zögern, selbst für den Fall, daß keine Armeetruppen für den geplanten Flankenstoß von See her verfügbar waren und sie auf ihre eigenen Hilfsquellen angewiesen blieb. Die eben gebildete Marinedivision

war zwar noch nicht frontreif, die Marinebataillone von Devonport, Portsmouth und Chatham, einige 3000 Mann, in Ausbildung und Ausrüstung kaum weiter fortgeschritten. Dennoch mußte auf letztere zurückgegriffen werden, um wenigstens in Ostende Fuß zu fassen, bis bessere Truppen folgen konnten. Da sich die belgische Armeeleitung mit dem Gedanken einer neuen Offensive von Antwerpen aus trug, konnte vielleicht selbst eine so kleine Truppe als Diversion wirken und an ihrem Teil dazu beitragen, die feindliche Offensive zum Stehen zu bringen. Am Abend des 25. wurde der Befehl zur Überführung der drei Bataillone nach Ostende gegeben. Das „Chatham"-Bataillon sollte auf Kreuzern der „Southern Force", die übrigen zwei auf je vier Linienschiffen der „Kanal-Flotte" eingeschifft werden. Diesen Linienschiffen, unterstützt von sechs Zerstörern, fiel gleichzeitig die Deckung der Unternehmung zu. Eine weitere Verstärkung erhielten sie durch die für die brasilianische Regierung fertiggestellten und von der Admiralität angekauften Monitore „Severn", „Humber" und „Mersey". Bewaffnet mit je zwei 15,2 cm-Geschützen und zwei 12 cm-Haubitzen erwiesen sie sich unter den eigenartigen Bedingungen dieses Seekriegs bald als außerordentlich brauchbare Schiffstypen für Küstenoperationen in flachen Gewässern. Bei der Heranziehung so zahlreicher britischer Seestreitkräfte war die Bereitschaft der französischen Kreuzer des Admirals Rouyer in Cherbourg nicht länger erforderlich, sie nahmen ihre Stellungen in der westlichen Kanalbewachung wieder ein. Dies war um so notwendiger, als nach den schweren Verlusten der britischen Armee während des Rückzuges gerade in diesen Tagen ein großer Nachschub an Truppen von Southampton nach Le Havre eingeleitet wurde.

Der Zweck des Unternehmens gegen Ostende war ein doppelter. Wurde es als Diversion zur Entlastung der britischen Armee ein Fehlschlag, so blieb immerhin die Möglichkeit, hierdurch die deutsche Flotte aus ihrer Zurückhaltung herauszulocken und mit U-Booten zu schädigen. Aus diesem Grunde und um gegen einen feindlichen Einbruch in den Kanal während der Transporte sicher zu sein, begnügte sich die britische Admiralität nicht mit der Deckung und Unterstützung des Unternehmens durch die Linienschiffe der „Kanal-Flotte" an Ort und Stelle, sondern befahl eine gleichzeitige Demonstration der beiden Schlachtkreuzer vom Humber, zusammen mit fünf Panzerkreuzern der „Cressy"-Klasse und den „Harwich"-Flottillen gegen die Helgoländer Bucht. Erst auf Jellicoes Eingreifen wurden diese Streitkräfte durch das I. Schlachtkreuzergeschwader und I. Leichte Kreuzergeschwader verstärkt. Aus dieser Demonstration entwickelten sich dann am 28. August die bereits geschilderten Kämpfe in der Deutschen Bucht[1]).

[1]) Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 131 bis 224.

Für den Fall aber, daß die deutsche Flotte durch die Landung in Ostende zu einem Vorstoß gegen den Kanal veranlaßt werden sollte, wurden drei Panzerkreuzer des Admirals Rouyer aus der westlichen Kanalbewachung wieder von Brest nach Cherbourg zurückgezogen, um von dort aus im Falle der Gefahr in vier Stunden zur Verstärkung der Sicherung auslaufen zu können. Auch verstärkten französische Zerstörer die „Dover-Patrouille", die ihrerseits Zerstörer für das Ostende-Unternehmen abgegeben hatte.

Am 26. August sollten die Truppentransporte von Chatham und Portsmouth bei den Goodwins sammeln. Als sich aber herausstellte, daß sie nicht vor Dunkelheit eintreffen konnten, ging Admiral Christian mit den Panzerkreuzern, auf denen das „Chatham"-Bataillon eingeschifft war, zunächst allein gegen Ostende vor. Eine sofortige Demonstration schien dringend erforderlich, es war nicht ausgeschlossen, daß sich der Platz beim Eintreffen bereits in feindlicher Hand befinden würde. Schlechtes Wetter verhinderte aber die Ausschiffung bis zum frühen Morgen des 27. August. Unmittelbar nach der Ausschiffung gingen die Panzerkreuzer „Bacchante", „Hogue" und „Cressy" wieder in See, um rechtzeitig am Treffpunkt für die Unternehmung gegen die Helgoländer Bucht zur Stelle zu sein. Nur „Eurydalus", das Flaggschiff des Admirals Christian, blieb noch vor Ostende, da der Admiral die Beendigung der Landung abwarten wollte. Wegen des Wetters hatten auf der Überfahrt die Linienschiffe „Prince of Wales", „Venerable", „Formidable" und „Irresistible" während der Nacht, trotzdem man Torpedobootsangriffe befürchtete, ankern müssen und trafen erst um 6.30 Uhr Vm. vor Ostende ein. Da sich aber die Ankunft der bestellten Schlepper aus demselben Grunde noch mehr verzögerte, konnte die Landung erst um 8 Uhr auf dem belgischen Postdampfer „Princesse Clémentine" erfolgen, nachdem dieser durch Ausschiffung des ersten Kontingents hierfür frei geworden war. Um 4 Uhr Nm. erschienen auch die Linienschiffe „Vengeance", „Goliath", „Prince George" und „Caesar" mit dem „Plymouth-Bataillon", jedoch konnte letzteres wegen der Überfüllung der Kais erst am nächsten Morgen nach Eintreffen der Schlepper gelandet werden. Gleichzeitig entspannen sich die ersten Vorpostenkämpfe in der Deutschen Bucht.

Die Lage der gelandeten Truppen war nicht unbedenklich. Die Monitore waren noch nicht eingetroffen, von den Flachbahngeschützen der Linienschiffe war wegen der Höhe der Dünen kaum viel Unterstützung zu erwarten. Ob die Schiffe bei dem ungenügenden Schutz durch Zerstörer gegen die U-Bootsgefahr ihre Stellungen auch weiter würden halten können, war ungewiß. Die Truppe selbst war für Feldoperationen weder ausgerüstet noch erzogen. Ihre Aufgabe konnte nur die sein, den Platz als

Brückenkopf für weitere Truppenlandungen zu halten. Gelang dies, so beabsichtigte die französische Heeresleitung am 30. und 31. August 16 000 Belgier, die sich dem französischen Rückzug von Namur angeschlossen hatten, von Le Havre her dort zu landen. Es bestand also trotz allem eine gewisse Hoffnung, daß die Unternehmung gegen Ostende noch zu dem beabsichtigten Erfolg führen werde, zumal die britische Admiralität infolge des für England günstigen Ausgangs der Gefechte in der Deutschen Bucht einen Angriff deutscher Seestreitkräfte gegen die Kanalstellung nicht mehr in demselben Maße wie bisher befürchtete. Am Abend des 28. August benachrichtigte sie daher die französische Heeresleitung, daß sie die Überführung der belgischen Truppen nach Ostende mit Sicherheit gewährleisten könnte.

Dennoch blieb die Lage dort infolge der genannten Umstände wenig günstig. Wurde infolge eines Angriffs zu Lande eine plötzliche Räumung des Platzes erforderlich, so würde die Rücksicht auf die zahlreiche Zivilbevölkerung die Deckung der Einschiffung durch das Feuer der Schiffsgeschütze und andere militärische Maßnahmen wesentlich erschwert haben. In dieser Hinsicht besaß Zeebrügge ungleich bessere Eigenschaften als Brückenkopf für eine Aus- und Einschiffung. Die Zivilbevölkerung war geringer an Zahl, die Kaieinrichtungen waren besser und die Schwierigkeiten für die Verwendung der Schiffsartillerie infolge der Dünen durch Eindringen der Monitore in den Kanal von Brügge zu überwinden.

Bevor man sich aber zu einer Verlegung der Operationen nach Zeebrügge entschließen konnte, erschien am 30. August Vm. mit 4000 Mann die erste Staffel der Belgier. Um 2.30 Uhr Nm. waren sie ausgeschifft und begannen den Vormarsch, während die britischen Marinetruppen auch weiterhin über den näheren Umkreis von Ostende nicht hinausgingen. Inzwischen war von französischer Seite angeregt worden, daß statt Ostende nicht Zeebrügge, sondern Dünkirchen als der bei weitem beste Hafen für die weiteren Operationen in Aussicht genommen werden sollte. Wegen seiner ausgezeichneten Hafeneinrichtungen, der guten Verteidigungsmöglichkeit der Landfronten durch künstliche Überflutung des Vorgeländes und seiner starken Garnison von 20 000 Mann galt dieser Stützpunkt als fast uneinnehmbar für solche Kräfte, die der Feind zum Einsatz gegen diesen Platz bereithalten konnte. Der einzige, allerdings wesentliche Nachteil war die größere Entfernung von Antwerpen, wodurch die Zusammenarbeit mit der belgischen Feldarmee erschwert werden mußte. Noch ehe man aber diese neuen Vorschläge annehmen konnte, wurde der beabsichtigte Flankenstoß von See durch die Entwicklung auf dem Hauptkriegsschauplatz vereitelt.

Der Rückzug der verbündeten Heere hinter die Marne war unvermeidlich geworden, und die Hauptnachschublinie für die britische Armee von Havre her kam damit in Gefahr. Bereits waren deutsche Truppen vor Amiens festgestellt worden. Schon am 24. August war erwogen worden, die Ausschiffungsbasis weiter nach Westen zu verlegen. Man hatte damals aber nach kurzer Unterbrechung die Transporte doch weiter nach Havre laufen lassen, allerdings ohne die Vorräte auszuladen, vielmehr wurden sechs Transportdampfer jederzeit bereitgehalten, um den Hafen sofort räumen zu können. Was bei Le Havre nur vorbereitet wurde, war dagegen in Boulogne bereits durchgeführt worden. Aber auch in Le Havre handelte es sich nur um einen kurzen Aufschub. Die dort getroffenen Maßnahmen führten bei der weiteren Unsicherheit der Lage bald zu einer derartigen Verstopfung des Hafens und Anhäufung nicht entladener Transportdampfer, daß am 29. August in Verbindung mit der Lage bei der Armee kein Zweifel mehr blieb, daß sich ein schwerer Zusammenbruch ereignen müsse, wenn das Expeditionskorps noch weiter an diesem Stützpunkt festhielt.

»Die Verlegung einer Hauptverbindungslinie ist schon für eine siegreiche Armee ein ernster Schritt, doppelt schwierig aber am Ende eines erschöpfenden Rückzuges und in der Notwendigkeit, schwere Verluste aufzufüllen, höchst gefahrvoll jedoch, wenn mit der Verlegung der Basis an die Stelle kurzer Zufuhrwege über eine Meeresenge solche über die freie See gewählt werden müssen[1]).« Im Kanal galt jetzt nicht einmal Cherbourg mehr als geeignet, eine genügend sichere Verbindungslinie mit der Armee herzustellen, nur Häfen an der Westküste kamen noch in Frage. Unter dem Druck der Verhältnisse wurde am 29. August St. Nazaire an der Mündung der Loire in der Bucht von Biscaya als neue Operationsbasis bestimmt. Damit sah sich die britische Admiralität vor einer Umwälzung ihres ganzen bisherigen Systems des Schutzes der rückwärtigen Verbindungen der britischen Armee in Frankreich. Es handelte sich nicht mehr um die verhältnismäßig leichte Sicherung kurzer Transportlinien unter den einfachen geographischen Verhältnissen des Kanals, sondern um die Überwachung langer Seewege, die sich um die Insel Ouessant bis in die Bucht von Biscaya erstreckten. Um so schwieriger aber gestaltete sich die neue Aufgabe, als, abgesehen von der Sicherung des Nachschubs, in dieser Woche noch die Überführung der 6. Division nach Frankreich erfolgen sollte. Zu ihrer Bedeckung war zwar die „Kanal-Flotte" verfügbar, ihre Stärke reichte aber nach englischer Ansicht nicht mehr aus, auch noch die Besetzung von Ostende zu decken. Letztere

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 122.

hätte allerdings ohnehin bereits wesentlich an Bedeutung verloren gehabt, zumal sich herausstellte, daß die 10 000 Belgier, von deren Einsatz die Möglichkeit wirkungsvoller Operationen abhing, sich in einem Zustand völliger Erschöpfung befänden, der sie für den Dienst in der ersten Kampflinie für längere Zeit ungeeignet machte. Am 30. August erhielten daher die Linienschiffe vor Ostende um Mitternacht plötzlich Befehl, die gesamte Marinebrigade sofort wieder einzuschiffen. Gleichzeitig wurden drei Panzerkreuzer der „Southern Force" aus der Patrouille in den Hoofden zurückgezogen, um die Einschiffung zu unterstützen. Aufgefangene F. T.-Signale über einen angeblichen Vorstoß deutscher Seestreitkräfte — genannt waren die Linienschiffe „Pommern" und „Braunschweig" — mahnten zur Eile. Noch bevor daher die Panzerkreuzer eintrafen, war in 13 Stunden die ganze Marinebrigade von gut 3000 Mann mit Munition, Heeresgerät und 200 Tonnen an Vorräten und Ausrüstung an Bord der Linienschiffe übergenommen, obgleich nur eine einzige Zufahrtstraße zum Kai führte und nur ein Kran auf demselben zur Verfügung stand. Inzwischen hatte sich die Meldung über die deutschen Schiffe als falscher Alarm erwiesen. Um 7.30 Uhr Nm. aber lichteten die Geschwader Anker, um die Truppen in die Heimathäfen zurückzuführen. Die Expedition nach Ostende war an sich erfolglos geblieben, man hoffte aber auf englischer Seite, Belgien damit den guten Willen bewiesen zu haben, es nicht tatenlos seinem Schicksal zu überlassen.

Kaum war Ostende geräumt, so begann die Verlegung der Basis. Es war keine leichte Aufgabe. Die französische Regierung hatte am 2. September Paris verlassen und war nach Bordeaux übergesiedelt. In Le Havre und Rouen waren etwa 15 000 Mann und 1500 Pferde einzuschiffen und unter der ungeheuren Menge der dort aufgestapelten Vorräte auch 60 000 Tonnen Öl abzutransportieren. Dazu kam, daß nach dem Erscheinen deutscher Truppen vor Amiens den französischen in Dünkirchen und dem nördlichen Frankreich ebenfalls nur noch der Seeweg für den weiteren Rückzug offen zu stehen schien. Zwar reichten die französischen Transportschiffe aus, um die überschüssigen Truppen von Dünkirchen nach Honfleur überzuführen, aber für die übrigen 25 000 Mann aus den nördlichen Provinzen mußte die britische Admiralität Transportgelegenheit schaffen. Sie wurden in La Rochelle gelandet. Gleichzeitig waren jedoch auch noch andere Truppenverschiebungen auf dem Seewege vorzunehmen. So wurden 10 000 Franzosen von Calais nach Cherbourg und 2000 Belgier, die inzwischen frontbereit geworden waren, mit ebensoviel Pferden von Le Havre nach Ostende übergeführt, welches nunmehr ohne englische Hilfe gehalten werden sollte. Die letzten Vorratschiffe erreichten La Rochelle und Bordeaux am 16. September, nachdem an den vorhergehenden Tagen 20 000 Mann, 4000 Pferde

und 60 000 Tonnen Vorräte in Le Havre verladen worden waren. Rouen, Le Havre und Boulogne waren endgültig geräumt. Die kaum glaubliche Schnelligkeit in der Ausführung dieser erheblichen Umgruppierungen war nur auf dem Seewege möglich. Von neuem hatte sich gezeigt, welche Bewegungsfreiheit eine Armee erhielt, die sich auf den Besitz der Küstenlinien und Seeverbindungswege unter dem Schutz einer starken Flotte und der Ausnutzung der wirksamen Transportmittel einer solchen stützen konnte. Diese Hilfe hat nach englischer Ansicht die Vorbereitung des französischen Gegenstoßes wesentlich erleichtert[1]).

Auf der anderen Seite mußte gerade die so schnell durchgeführte Entblößung der Nordküste Frankreichs von Truppen die alte britische Sorge um die Sicherheit der Kanalhäfen von neuem erstehen lassen. Auf dem Besitz dieser Häfen beruhte die Seemachtstellung Englands im östlichen Kanal. Boulogne war von der Landseite leicht zu nehmen, es wurde daher als militärischer Hafen aufgegeben, seine Seeausgänge sollten im Falle einer feindlichen Bedrohung durch Blockschiffe versperrt werden. Dagegen beurteilte die französische Kriegsleitung die Verteidigungsmöglichkeit von Dünkirchen und Calais erheblich zuversichtlicher, diese Plätze wollte man daher halten. Dieser Entschluß war für die britische Admiralität von um so größerer Bedeutung, als mit der Verlegung der Seeverbindungen der britischen Armee in die Biscaya sich der Schwerpunkt der Betätigung der „Kanal-Flotte" ebenfalls nach Westen verschoben hatte. Am 3. September ging die „Kanal-Flotte" nach Portland, um von dort die Überführung der VI. Division nach St. Nazaire zu decken, wozu die Streitkräfte des Admiral Wemyß, die britischen Kleinen Kreuzer „Charybdis", „Diana", „Eclipse", „Talbot", vier französische Panzerkreuzer und drei Hilfskreuzer bei der Länge des Weges nicht mehr ausreichend erschienen. Man fürchtete auf dem neuen Transportweg nicht nur Gegenwirkung durch die deutschen Kreuzer im Atlantischen Ozean, sondern auch durch solche deutschen Handelsschiffe, die nach dem Einlaufen in spanische und portugiesische Häfen dort etwa als Hilfskreuzer bewaffnet worden wären. Zwar hatte das IX. Kreuzergeschwader, bestehend aus den Schiffen „Europa", „Amphitrite", „Argonaut", „Vindictive", „Highflyer" und „Challenger", diese Häfen nach Möglichkeit überwacht, war aber durch Aufgaben des Handelsschutzes und Geleitzugdienstes immer weiter aus dem Gebiet zwischen Ouessant und Finisterre nach Süden abgelenkt worden. Um die Schwierigkeiten noch zu vermehren, standen die Streitkräfte des Admiral Wemyß vor der Aufgabe, den kanadischen Truppentransport von St. Lawrence über den Atlantischen Ozean zu ge-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 125.

leiten, während gleichzeitig die East Lancashire-Division vom Mutterland nach Alexandria in See gehen sollte. Der Schutz der 6. Division während der Überführung nach St. Nazaire mußte infolgedessen dem französischen Atlantik-Geschwader überlassen werden. Admiral Rouyer übernahm daher vom 31. August ab mit der Hälfte seiner Streitkräfte die Überwachung der Linie Ouessant—Finisterre, während die andere Hälfte sich in Cherbourg bereithielt, um je nach Bedarf im östlichen oder westlichen Kanalausgang verwendet zu werden.

Der große französische Rückzug war inzwischen an der Marne zum Stehen gekommen. Es galt jetzt, jeden Mann in den Kampf zu werfen, um den Gegenstoß zum Erfolg zu führen. Der Transport der 6. Division nach St. Nazaire begann daher schon am 8. September. Da er unter dem Schutz des französischen Geschwaders erfolgte, wurde die „Kanal-Flotte" frei und konnte zur Unterstützung der „Southern Force" für ein neues Unternehmen der „Großen Flotte" gegen die Deutsche Bucht herangezogen werden. Am 7. September hatte die britische Schlachtflotte Loch Ewe verlassen, am 10. waren alle Einheiten in der Nordsee in Stellung, während der Einbruch der „Harwich"-Flottillen in die Deutsche Bucht begann, dessen Einzelheiten bereits früher geschildert worden sind[1]).

Inzwischen hatte der französische Gegenstoß bis zur Aisne geführt. Am 16. September erkannte aber General Joffre, daß die neue deutsche Front nicht durchbrochen werden konnte. Es begann der Kampf um den nördlichen Flügel, der Wettlauf an die See. Gelang es, die Verbindungen mit der belgischen Armee in Antwerpen herzustellen, so wurde, abgesehen von der Rettung des Minen- und Industriegebietes von Flandern, der Feind von der Küste ferngehalten. Die Aussichten hierfür waren jedoch gering, die belgische Armee war bereits auf die Befestigungen von Antwerpen zurückgeworfen. Es war zu befürchten, daß der Feind die See sogar südlich von Boulogne erreichen und im Besitz der flämischen und nordfranzösischen Häfen die Stellung der britischen Seestreitkräfte im Kanal und in den Hoofden ernstlich gefährden werde. Dies mußte um jeden Preis verhindert und dem weiteren Vordringen des Feindes zum mindesten schon zwischen Boulogne und Antwerpen, also bei Ostende, ein Riegel vorgeschoben werden. Eine gleichzeitige Unterstützung dieser Anstrengungen der verbündeten Armeen von See her konnte sie wesentlich erleichtern. Das Blatt hatte sich gewendet. Infolge des Scheiterns des deutschen Operationsplanes, wie es zu dieser Zeit erkennbar wurde, handelte es sich jetzt nicht mehr um die Sicherung des Rückzuges oder die Unterstützung defensiver

[1]) Seite 17 ff.

Unternehmungen, vielmehr war der Weg für die Offensive frei geworden, fraglich nur, ob die vorhandenen Kräfte der Entente dazu ausreichten. Die Wagschalen befanden sich aber so sehr im Gleichgewicht, daß nach englischer Ansicht schon eine Demonstration von der See her gegen die rückwärtigen deutschen Verbindungen sie zugunsten der Verbündeten ausschlagen lassen konnten. Auf eine englische Anregung in diesem Sinne ging General Joffre jedoch erst ein, als neue Bewegungen deutscher Truppen nach Norden erkennbar wurden und sein Versuch zur Umgehung der westlichen deutschen Flanke erfolglos geblieben war. Jedoch sollte diesmal nicht mehr, wie zunächst geplant, Ostende Ausgangspunkt der Bewegung von See her werden, sondern Dünkirchen und Calais. Dorthin waren alle verfügbaren Truppen zu werfen, um einen dauernden und starken Druck auf die feindlichen Verbindungen auszuüben und dadurch die deutschen Operationen im Küstengebiet zum Scheitern zu bringen.

Der britischen Admiralität war dieser Befehl willkommen wie jede Maßnahme, welche die Sicherung der Häfen an der Dover-Straße zum Ziele hatte. Ohne Zögern wurden die Marinebrigade der Royal Navy-Division, ein Yeomanry-Regiment (die Queens Town Oxfordshire Hussars) und ein Teil Royal Engineers bereitgestellt. Am 20. September sollte die Landung in Dünkirchen beendet sein, wo die Truppe durch Flugzeuge und Panzerwagen verstärkt wurde. An sich nur zu Demonstrationen, Zerstörung von Eisenbahnlinien und anderen Kleinkriegsunternehmungen stark genug, sollte dieses Landungskorps dennoch versuchen, den Eindruck einer Vorhut von beträchtlichen britischen Streitkräften zur Gefährdung der deutschen rückwärtigen Verbindungen vorzutäuschen. Teile der Mittelmeergarnisonen waren bereits in der Heimat eingetroffen, die Capgarnison erreichte sie in diesen Tagen. Eine neue Infanteriedivision ebenso wie die 3. Kavalleriedivision war aus Mannschaften der alten Armee in Bildung begriffen. Auch die Ausbildung der territorialen Truppen war in gutem Fortschreiten. Es war daher durchaus möglich, daß aus der Demonstration sehr bald ein Unternehmen größeren Stils entstehen konnte. Gelang es schon jetzt, der deutschen Führung diesen Glauben beizubringen und sie zur Zusammenfassung stark überlegener Streitkräfte in dieser Richtung zu veranlassen, so war gerade damit der Zweck des Unternehmens erreicht. Für den Schutz des Seegebietes, über welches die neuen Transportlinien führten, wurden keine besonderen Vorkehrungen getroffen, obwohl die „Southern Force", die hierzu allein zur Verfügung stand, ihren Rückhalt an den beiden Schlachtkreuzern „Invincible" und „New Zealand" inzwischen verloren hatte. Diese Schiffe waren gleich nach der Unternehmung

vom 28. August wieder nach Rosyth verlegt worden, da nach der Entdeckung der „Albatroß"- und „Nautilus"-Minen vor Tyne und Humber diese Plätze nicht mehr als sichere Stützpunkte galten. Ohnehin waren die beiden Schlachtkreuzer bei ihrem Auslaufen zum Vorstoß gegen die Helgoländer Bucht der Humber-Sperre nur dadurch entgangen, daß kurz vorher der Fischdampfer „City of Bristol" in diesem Gebiet eine deutsche Mine fischte, die im Netz explodierte, so daß die Schlachtkreuzer, rechtzeitig gewarnt, die Sperre im Süden umgingen. Gleichzeitig wurden die deutschen Minen vor Tyne dadurch bekannt, daß dort ein dänisches Fischerfahrzeug auf die Sperre lief.

Die beiden Schlachtkreuzer traten nach ihrem Eintreffen im Firth of Forth unter das Kommando der „Großen Flotte". „New Zealand" wurde dem I. Schlachtkreuzergeschwader zugeteilt, während „Inflexible" und „Invincible" das II. bildeten.

Aber auch die „Kanal-Flotte" kam für den Rückhalt der „Southern Force" nicht mehr in Frage. Gleich nach der Überführung der 6. Division nach St. Nazaire war Admiral Wemyß mit seinen vier Kreuzern nach dem St. Lawrence entsandt worden, um den kanadischen Transport zu geleiten. Das VI. Schlachtgeschwader hatte ihn daher in der Biscaya ablösen müssen. Zur „Southern Force" selbst gehörten „Eurydalus" als Flaggschiff, der Kleine Kreuzer „Amethyst", das VII. Kreuzergeschwader („Bacchante", „Cressy", „Aboukir", „Hogue"), die I. und III. Zerstörerflottille und zehn U-Boote der VIII. oder „Oversea"-Flottille mit dem Kleinen Kreuzer „Fearleß". „Arethusa", das Flaggschiff des Führers der „Harwich"-Flottillen, war nach den schweren Beschädigungen vom 28. August noch nicht wieder hergestellt, Kommodore Tyrwhitt hatte daher seinen Stander auf der „Lowestoft" gesetzt.

Nach dem ursprünglichen Operationsbefehl vom 28. Juli 1914 war die Aufgabe der Panzerkreuzer der „Southern Force", von der Themse aus „die Anwesenheit gepanzerter Schiffe in den südlichen Ausgängen zur Nordsee und im östlichen Kanaleingang sicherzustellen und die I. und III. Zerstörerflottille in ihren Operationen in diesem Gebiet zu unterstützen." Nach Norden war letzteres durch den 54. Breitengrad, eine Linie etwa südlich der Dogger-Bank und Helgolands, begrenzt. Dieses Gebiet sollten die Flottillen von feindlichen Torpedobooten und Minenlegern freihalten, mit den Kreuzern zusammen hatten sie die rechtzeitige Meldung feindlicher Kriegsschiffe und Transportdampfer in diesem Gebiet sicherzustellen. Infolgedessen waren für die „Harwich"-Flottillen zwei Patrouillengebiete festgelegt worden, ein nördliches bei der Dogger-Bank und ein südliches in den Hoofden. Die größere Zahl der Kreuzer stand in der Regel im nördlichen Gebiet, nur in kritischen Zeiten, beispielsweise während der Überführung des Expe-

ditionskorps und der Verlegung der Festlandbasis von Le Havre nach St. Nazaire, waren alle Kreuzer in den Hoofden konzentriert. Seit der Aufgabe der Humberstellung durch die beiden Schlachtkreuzer ließ die Lage der „Southern Force" jedoch viel zu wünschen übrig, zumal die veralteten Panzerkreuzer für das Zusammenarbeiten mit modernen Zerstörerflottillen taktisch ungeeignet waren. Ihre Verwendung hierzu bei Kriegsbeginn war nur durch den Mangel geeigneter Schiffe zu rechtfertigen. Sie sollten daher, sobald nur einige von den bald in der Front zu erwartenden acht „Arethusa's" verfügbar wurden, zurückgezogen werden. Am 16. September befand sich Admiral Christian mit „Eurydalus", „Bacchante" und „Cressy" in See, und zwar im nördlichen Operationsgebiet, als ihm von der Admiralität anheimgestellt wurde, einen seiner Kreuzer in die Hoofden zu entsenden. Nach seiner eigenen Ansicht war es jedoch richtiger, alle verfügbaren Kreuzer an einer Stelle, und zwar südlich der Dogger-Bank, zusammenzuhalten, von wo er im Bedarfsfalle in jedem der genannten Gebiete Unterstützung leisten konnte. Zur Zeit kam allerdings eine solche nicht in Frage, da am Abend des 16. beide Flottillen wegen schlechten Wetters zurückgezogen werden mußten. Gleichzeitig wurden „Cressy", die Kohlen ergänzen und „Bacchante", die docken sollte, durch „Hogue" und „Aboukir" abgelöst.

Am 19. September Nm. verließen die Transportdampfer Dover, um die Truppen der Marinebrigade nach Dünkirchen überzuführen. Die Admiralität beschloß daher gleichzeitig, die Panzerkreuzer aus der von ihrem Führer als besonders günstig bezeichneten Stellung südlich der Dogger-Bank in das Gebiet der Hoofden zu verlegen. Bei ihrer Ankunft in den Hoofden am nächsten Morgen sollten, wenn das Wetter es erlaubte, die „Harwich"-Flottillen zu ihnen stoßen, welche bisher ihre wiederholten Versuche, auszulaufen, stets wegen schwerer See hatten aufgeben müssen. Während der Nacht erreichten die Truppentransporte unter dem Schutz der „Dover-Patrouille" ungefährdet Dünkirchen. Am 20. September, 5 Uhr Vm., traf Admiral Christian mit „Eurydalus", „Hogue" und „Aboukir" bei Maas-Feuerschiff ein, wo der Panzerkreuzer „Cressy" von der Themse aus zu ihnen stieß. Eine Stunde später verließ der Admiral mit seinem Flaggschiff das Geschwader, um zur Kohlenergänzung und Reparatur des Funkennetzes, das vom Sturm beschädigt war, einzulaufen. Die schwere See verhinderte ihn, sich, wie zuerst beabsichtigt, auf der „Aboukir" einzuschiffen, so daß er das Kommando an den Kommandanten der letzteren abgab. Notgedrungen blieben die Kreuzer wegen des Wetters weiterhin ohne U-Bootssicherung durch Zerstörer, dennoch ließ man sie ihren Patrouillendienst fortsetzen, obwohl das Gebiet wegen seiner engen Begrenzung durch die Minen-

sperre der „Königin Luise" im Norden und die holländische Küste im Süden wenig Gelegenheit zu stärkeren Kursänderungen bot und daher für U-Bootsangriffe besonders günstig war. Da die Kreuzer jedoch noch kurz vorher bei der Dogger-Bank gestanden hatten, glaubte Admiral Christian, daß deutsche U-Boote sie nicht so bald an ihrem neuen Platz aufspüren würden. Auch war nach den bisherigen Erfahrungen anzunehmen, daß die kurze, steile See, die sich bei schlechtem Wetter gerade in diesem Gebiet entwickelte und selbst von den Zerstörern nicht gehalten werden konnte, U-Boote erst recht am Angriff verhindern werde. Überdies beabsichtigte der Feind, wie aus Nachrichten der Admiralität hervorzugehen schien, weniger in dieser Richtung, als nach Norden vorzugehen. Deutsche Kleine Kreuzer, Zerstörer und U-Boote waren von Esbjerg aus angeblich auf nördlichem Kurse gemeldet worden, so daß die „Große Flotte" sofort ihrerseits mit allen Streitkräften bis zur Linie Flamborough Head—Horns-Riff, allerdings wieder erfolglos, vorgestoßen war. Sicherheitshalber hatte Admiral Christian vor seinem Aufbruch genaue Anweisungen gegeben, wie das Geschwader geführt werden sollte, um die Gefahr von U-Bootsangriffen nach Möglichkeit zu vermindern. Auch sollten die Panzerkreuzer nicht für längere Zeit dieser Gefahr ohne Zerstörerschutz ausgesetzt bleiben. Vielmehr war Kommodore Tyrwhitt, als es in der Nacht abflaute, mit dem Kleinen Kreuzer „Lowestoft" und acht Zerstörern sofort von Harwich aus in See gegangen.

Die Bewerkstelligung neuer Truppentransporte war dem deutschen Admiralstab nicht verborgen geblieben. Am 16. September ging daher bei der Hochseeflotte folgendes Telegramm des Chefs des Admiralstabes ein:

»Zur Zeit findet größerer Truppentransport nach Ostende statt. Störung ist von großem Wert für den Generalstab der Armee. Stelle zur Erwägung, Möglichkeit für Angriff eines U-Bootes trotz schwieriger Navigierung.«

Diese Weisung konnte jedoch wegen des anhaltend schlechten Wetters erst am 19. September ausgeführt werden. Noch am Tage vorher hatte ein schwerer Weststurm bis Stärke 12 geweht. Eine gewaltige Sturmflut hatte den Flugschuppen auf Borkum mit den beiden dort stationierten Flugzeugen zerstört. Zwei U-Boote, „U 24" und „U 8", die vom 16. September ab bis Haaks-Feuerschiff vorgestoßen waren, um die englische Vorpostenstellung zu erkunden, hatten den vollen Sturm ohne wesentlichen Schaden durchgemacht, eine hervorragende seemännische Leistung. Vom Feind war nichts gesehen worden. Auf eine Anfrage der Flottenleitung bei dem Admiralstab, bis zu welchem Zeitpunkt der Transport voraussichtlich stattfinden werde, dessen Ziel, wie man annahm, Ostende war, und

ob der Einschiffungsort bekannt wäre, traf die Antwort ein: »Einschiffungshafen nicht sicher bekannt, vermutlich Portsmouth, Folkestone, Dover. Sperrung einzelner Fahrwasser der Themse für Handelsschiffsverkehr durch Admiralität seit 15. September weist auf Benutzung der Themse hin.« Um dem U-Boote daher möglichst große Aussichten zu geben, sollte es eine Wartestellung zwischen West Hinder-Feuerschiff und Ostende einnehmen, die eben außerhalb der gefährlichen, der Einfahrt vorgelagerten Sände lag und von Transporten aus dem Kanal sowohl wie aus der Themse in gleicher Weise passiert werden mußte.

„U 9", Kommandant Kapitänleutnant Otto Weddigen, wurde dazu ausersehen.

Am 20. September, 5.15 Uhr Vm., ging das Boot von Helgoland aus in See, etwa zu der gleichen Zeit, als die Panzerkreuzer des VII. britischen Kreuzergeschwaders von der Dogger-Bank her bei Maas-Feuerschiff eintrafen, um den Kanalausgang zu bewachen. Noch immer behinderten schwere Dünung und wieder zunehmender Wind und Seegang aus Nordwest den Vormarsch, zumal die heftigen Bewegungen des Bootskörpers den Einkreiselkompaß fast unbrauchbar machten, so daß der Kommandant auf den primitivsten Wegweiser, das Lot, angewiesen blieb. So unsicher war die Navigierung, daß er am Nachmittag gezwungen war, auf südlichem Kurs die Küste anzuloten. Er sichtete sie am 21. September um 8.30 Uhr Vm. bei Ameland (Karte 4 und Textskizze 1).

Es wehte jetzt von Norden Windstärke 7. Wieder wurden größere Abweichungen des Kompasses beobachtet, aber von nun an ermöglichten die Landpeilungen, den Weg in die Hoofden zu finden. Mit der Kursänderung vor Vlieland wurde die Lage des Bootes günstiger, die schwere See lief jetzt von achtern auf, so daß sich am Nachmittag auch der Kompaß beruhigte und wieder benutzbar wurde. Dicht unter der Küste steuernd, wurde 7.30 Uhr Nm. auf der Höhe von Scheveningen vor einem verdächtigen Fahrzeug getaucht. Im Anschluß daran versuchte der Kommandant, das Boot auf den Grund zu legen, um der durch das schwere Wetter erschöpften Mannschaft etwas Ruhe zu gönnen, aber selbst auf 25 m Tiefe ließ die Grundsee dieses wiederholt aufstoßen. Es mußte daher über Wasser beigedreht werden, und so folgte eine weitere Nacht aufreibendsten Kampfes gegen die See, deren Anstrengungen nur der ermessen kann, der Ähnliches auf kleinstem Fahrzeug in der Nordsee durchgemacht hat. Aber hartnäckig hielt der deutsche U-Bootskommandant an der Durchführung des gegebenen Befehls fest, während selbst die englischen Zerstörer wieder Zuflucht im Hafen gesucht hatten. Noch um 1 Uhr Vm. am 22. Sep-

tember wehte der Wind mit Stärke 5, als in der Dunkelheit, nur 1000 m querab, plötzlich abgeblendete Fahrzeuge gesichtet wurden, vor denen getaucht werden mußte, noch bevor Näheres ausgemacht werden konnte. Vielleicht waren es die gleichen Schiffe, die dem Boot nach Tagesanbruch ins Sehrohr liefen. Zur Vorsicht steuerte „U 9" nun auf 15 m Tiefe weiter nach Westen, um erst bei Hellwerden aufzutauchen. Der Nordwind hatte abgeflaut und den Horizont reingefegt, klar und deutlich hob sich im Osten auf 22 sm Entfernung der Leuchtturm von Scheveningen ab, der Lotwurf ergab 27 m. Mit angestellten Petroleummotoren rüstete „U 9" zum Vorstoß nach Maas-Feuerschiff, als um 6 Uhr Vm. im Süden Masten über den Horizont wanderten. Sofort tauchend, erkannte der Kommandant im Sehrohr ein Kriegsfahrzeug, gleich darauf zu beiden Seiten desselben in etwa 2 sm Abstand zwei weitere. Bald waren vier Schornsteine bei jedem auszumachen. Es war kein Zweifel, dort standen englische Kreuzer, vielleicht die Marschsicherung für ein folgendes Gros. Letzterem sollte der Angriff gelten, und erst, als kein weiteres Anzeichen auf ein solches hindeutete, setzte der Kommandant im letzten Augenblick den Angriff auf die Kreuzer an, von vornherein fest entschlossen, sich keinen von diesen entgehen zu lassen. Nichts ist geeigneter, um die gesammelte Energie dieses Kommandanten deutlich zu machen, als der eigene Bericht Weddigens im Kriegstagebuch. In militärischer Kürze lautet er folgendermaßen:

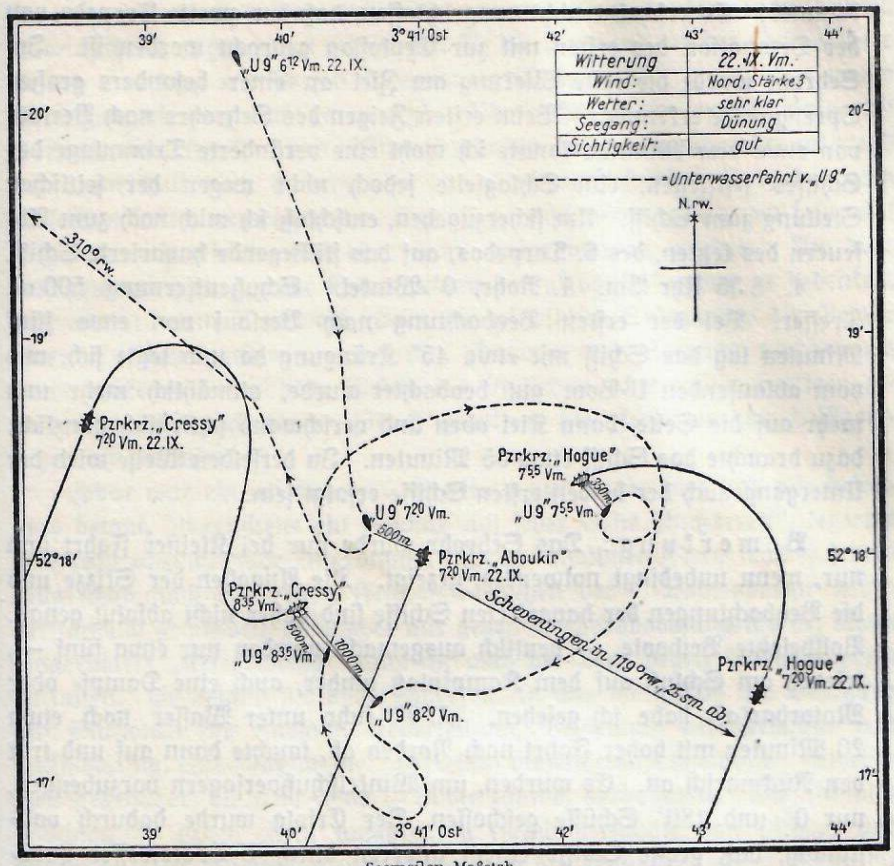
»Den Angriff nacheinander auf die drei Kreuzer nach anliegender Skizze angesetzt, und zwar:

1. 7.20 Uhr Vm. II. Rohr, 0°-Winkel auf den in der Mitte stehenden Kreuzer. Schußentfernung: 500 m. Geschätzte Fahrt: 10 sm, Schneidungswinkel 90°. Treffer. Schiff krängte nach einigen Minuten stark und kenterte, während der Angriff auf den nächsten Kreuzer angesetzt wurde.

2. 7.55 Uhr Vm. Doppelschüsse aus I. und II. Rohr, fünf Sekunden Intervall, 0°-Winkel auf den östlichen Flügelkreuzer, der dem havarierten Schiff zu Hilfe kam und es mit Rettungsbooten unterstützte. Schiff lag fast still. Zielverteilung durch Drehen des Bootes. Schußentfernung etwa 350 m. Schneidungswinkel geschätzt 70°. Zwei Treffer. Schiff krängte und sank unbeobachtet, während der Anlauf für das nächste Schiff angesetzt wurde.

3. 8.20 Uhr Vm. Doppelschuß aus III. und IV. Rohr, 180°-Winkel auf das letzte Schiff (westliches Flügelschiff), welches in der Nähe stoppte und sich ebenfalls an der Rettung zu beteiligen schien. Schiff lag fast still. Schußentfernung etwa 1000 m. Beide mit fünf Sekunden Intervall nacheinander im Ablaufen Mitte losgemacht. Vom Boot nur eine, allerdings

Textskizze 1.



1 : 2000

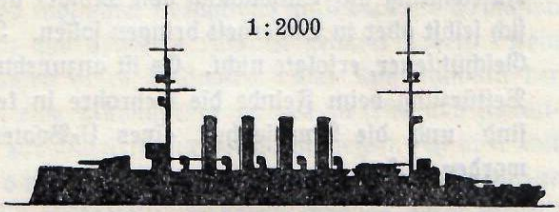
„U 9" (aufgetaucht)

Länge (über alles)	57,4 m
Wasserverdrängung	493 cbm
Fahrt über Wasser	14,2 sm[1]
Fahrt unter Wasser	8,1 sm[1]

Armierung: 2 Y Bugrohre, 2 Y Heckrohre, 6 S ück 45 cm Tpds.
Besatzung: 4 Offiziere, 24 Mann.

[1]) Bei den Probefahrten.

1 : 2000



Engl. Panzerkreuzer: „Aboukir" (1900), **„Hogue"** (1900) und **„Cressy"** (1899)

Länge	134 m
Wasserverdrängung	12200 t
(nach Jane nur 12000 t)	
Schnelligkeit	21,7—22 sm
Armierung	2-23,4, 12-12,2, 12-7,6; 2 Tpd.R.
Besatzung	750

trotz der großen Entfernung sehr heftige Detonation verspürt. Munitionskammer! Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß der zweite Torpedo von der Detonation des ersten mit zur Explosion gebracht worden ist. Im Sehrohr wurde die erste Wirkung am Ziel an einer besonders großen Sprengwolke erkennbar. Beim ersten Zeigen des Sehrohrs nach Verlauf von etwa vier Minuten konnte ich wohl eine veränderte Trimmlage des Schiffes feststellen, eine Schlagseite jedoch nicht wegen der seitlichen Stellung zum Schiff. Um sicherzugehen, entschloß ich mich noch zum Abfeuern des letzten, des 6. Torpedos, auf das stilliegende havarierte Schiff.

4. 8.35 Uhr Vm. I. Rohr, 0°-Winkel. Schußentfernung 500 m. Treffer. Bei der ersten Beobachtung nach Verlauf von etwa fünf Minuten lag das Schiff mit etwa 45° Krängung da und legte sich, wie vom ablaufenden U-Boot gut beobachtet wurde, allmählich mehr und mehr auf die Seite, dann Kiel oben und verschwand schließlich gänzlich; dazu brauchte das Schiff etwa 35 Minuten. In derselben Weise wird der Untergang auch der beiden ersten Schiffe erfolgt sein.

Bemerkung: Das Sehrohr wurde nur bei Kleiner Fahrt und nur, wenn unbedingt notwendig, gezeigt. Die Angaben der Skizze und die Beobachtungen der havarierten Schiffe sind daher nicht absolut genau. Vollbesetzte Beiboote, — deutlich ausgemacht wurden nur etwa fünf —, trieben am Schluß auf dem Kampfplatz umher, auch eine Dampf- oder Motorbarkaß habe ich gesehen. „U 9" fuhr unter Wasser noch etwa 20 Minuten mit hoher Fahrt nach Norden ab, tauchte dann auf und trat den Rückmarsch an. Es wurden, um Winkelschußversagern vorzubeugen, nur 0° und 180° Schüsse geschossen. Der Erfolg wurde dadurch vollständig, daß große Schiffe einem anderen durch U-Bootstreffer havarierten Schiff zur Hilfe eilten und dadurch sich selbst preisgaben. Die Schiffe hätten, bis Torpedoboote oder Dampfer zur Stelle waren, ihre Hilfeleistung auf Entsendung von Motor- und Ruderbooten beschränken, sich selbst aber in Sicherheit bringen sollen. Irgendwelche Gegenwirkung, Geschützfeuer, erfolgte nicht. Es ist anzunehmen, daß bei der allgemeinen Bestürzung beim Feinde die Sehrohre in keinem Falle gesehen worden sind und die Anwesenheit eines U-Bootes nicht rechtzeitig erkannt worden ist."

Eine weltbewegende Tat war geschehen, aber sie war, wie Weddigen in großer Bescheidenheit ausdrücklich betont, durch das Verhalten des Gegners erheblich begünstigt worden. Wie aus der englischen Schilderung hervorgeht[1]),

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 175.

marſchierte das Geſchwader mit nicht mehr als 10 sm Fahrt und hatte es trotz fehlender U-Bootsſicherung unterlaſſen, Zickzackkurſe zu laufen. Aber auch die allgemeinen Richtlinien für die Verwendung des Geſchwaders in den Hoofden, wie ſie ſeit Kriegsausbruch beſtanden, waren den neuen Bedingungen noch nicht angepaßt. Sie rechneten in erſter Linie mit Torpedobootsangriffen und beſtimmten daher, daß das Geſchwader während der Dunkelheit nach Süden, alſo vor etwa vorſtoßenden Torpedobooten herlaufen ſollte, um dieſen den Angriff zu erſchweren. Dagegen ſollte bei Tagesanbruch wieder nördlicher Kurs aufgenommen werden. An dieſe Beſtimmung hielt ſich der Kommandant der „Aboukir", ohne zu bedenken, daß er mit jedem Vormarſch gegen die feindlichen Stützpunkte die Gefahr eines U-Bootsangriffes vermehrte. Nachdem der Seegang nachgelaſſen hatte, wäre es daher nach Anſicht der britiſchen Admiralität richtiger geweſen, er hätte ſich weiter ſüdlich gehalten, bis Zerſtörer zur U-Bootsſicherung eintrafen.

Zwar war ein beſonderer U-Bootsausguck eingerichtet und wie beſonders betont, „wenigſtens ein Geſchütz auf jeder Seite ſchußbereit", letzteres eine recht unzulängliche Anordnung. In der deutſchen Flotte war es jedenfalls ſchon nach den erſten Friedensverſuchen der U-Bootsabwehr ſelbſtverſtändlich geworden, die bisher nur gegen Torpedobootsangriffe bei Nacht eingerichtete „Kriegswache" nunmehr auch bei Tage gegen U-Boote gehen zu laſſen. Es befand ſich daher jederzeit in See die Hälfte der Beſatzung auf Stationen für Ausguck, Feuerleitung, Bedienung der Geſchütze und Leckſicherung, eine Maßnahme, die freilich die Anſtrengungen einer früheren Zeit gegenüber, die noch keine U-Boote kannte, verdoppelte. Die ſtändige Wachſamkeit gegen einen unſichtbaren Feind verlangte von Offizier und Mann in ſteter Spannung und Bereitſchaft das Äußerſte, zumal, wenn die Beſatzungen, wie im vorliegenden Falle, bereits durch mehrere Tage ſchlechten Wetters und Nachtwachen überanſtrengt waren.

Bei der Sorgloſigkeit des engliſchen Verhaltens muß die erſte Exploſion auf „Aboukir" wie ein Blitz aus heiterem Himmel gewirkt haben. Kein Zeichen verriet die Anweſenheit eines U-Bootes. Der Kommandant der „Aboukir" glaubte daher, in eine Minenſperre geraten zu ſein, und ſignaliſierte den anderen Schiffen, zur Hilfeleiſtung heranzuſchließen, ſich aber mit Rückſicht auf die Minen *vor* der „Aboukir" zu halten. Das getroffene Schiff krängte ſofort mit 20° Schlagſeite, während man es durch Gegenfluten der entſprechenden Abteilungen der anderen Seite aufzurichten verſuchte, legte ſich dann aber ſchnell weiter über. Durch die Decks gellten die Pfiffe: „Alle Mann aus dem Schiff", aber nur ein Kutter war verwendbar, der andere war durch die Exploſion zerſchmettert. Dampf, um die Decks-

boote mit dem Ladebaum zu Wasser zu bringen, war nicht vorhanden. Die Mannschaft versuchte daher, sich durch Schwimmen zu retten, während das Schiff 25 Minuten nach dem Treffer kenterte und noch einige Zeit kieloben sichtbar blieb.

Inzwischen hatte der Kommandant der „Hogue" dem linken Flügelkreuzer „Cressy" Befehl gegeben, scharf Ausguck nach U-Booten zu halten, während er sich mit dem eigenen Schiff der „Aboukir" auf einige hundert Meter näherte (Textskizze 1). Seine Absicht war, trotz der Gefahr langsam durch die schwimmenden Leute hindurchzudampfen und ihnen hierbei nach Möglichkeit Hilfe zu bringen. Eine Wache hatte die Geschütze besetzt, die beiden anderen hielten Tische, Stühle und Hängematten bereit, um sie ihren Kameraden zuzuwerfen. Sobald das Schiff gestoppt hatte, brachten sie die Boote zu Wasser. In diesem Augenblick — die Boote waren gerade frei vom Schiff und der Maschinentelegraph bereits auf „Fahrt voraus" gelegt —, wurde das Schiff gleichzeitig durch zwei Torpedos getroffen, unmittelbar darauf wurde ein U-Boot an Backbord gesichtet. Nach den englischen Angaben soll „Hogue" sofort ein heftiges Feuer eröffnet haben, das von den Geschützbedienungen selbst dann noch fortgesetzt worden sei, als das Achterdeck bereits unter Wasser gestanden hätte. Im Gegensatz zu dieser Angabe hat Weddigen weder in diesem Falle noch später bei der „Cressy" irgendwelche Gegenwirkung, insbesondere Geschützfeuer, festgestellt, was er auf die allgemeine Bestürzung über den Angriff zurückführte. Ein Irrtum seinerseits ist aber bei der schnellen und starken Fortpflanzung des Schalls im Wasser aufschlagender Granaten und ihrer Wirkung auf ein untergetauchtes U-Boot unwahrscheinlich. Noch während die Boote mit geretteten Leuten der „Aboukir" zu ihren Schiffen zurückkehrten, ertönte auf der „Hogue" das Kommando: „Rette sich wer kann!" Zehn Minuten nach der Detonation war auch dieses Schiff in den Wellen verschwunden. Etwa um diese Zeit ging in Whitehall der Funkspruch ein: „Aboukir", „Hogue" sinking, und dann der Ort des Untergangs nach Länge und Breite. Er kam von der „Cressy", die danach dringend um Hilfe rief. Bereits war Kommodore Tyrwhitt mit seinen Zerstörern unterwegs und nur noch 50 sm von der Unfallstelle entfernt. Jedoch erhielten acht weitere Zerstörer Befehl, ihm sofort zu folgen. Auch Admiral Christian eilte auf dem Kreuzer „Amethyst" mit äußerster Kraft dem Gefahrgebiet zu. Unfaßbar ist, daß „Cressy" auch jetzt noch nicht Fahrt aufzunehmen versuchte, obwohl inzwischen jeder Zweifel über die Anwesenheit feindlicher U-Boote durch den Angriff auf „Hogue" behoben sein mußte, vielmehr versäumte der Kommandant dieses Schiffes, das einzige zu tun, was seinen Kreuzer retten konnte, nämlich sofort mit hoher Fahrt in Zickzackkursen den Ort des Unter-

gangs zu verlaſſen, ohne Rückſicht auf die im Waſſer und in den Booten befindlichen Überlebenden. Statt deſſen lag „Creſſy" bewegungslos zwiſchen den Booten. Plötzlich wurde an Steuerbord ein Sehrohr und gleich darauf die Luftblaſenbahn eines Torpedos geſichtet. „Beide Maſchinen äußerſte Kraft voraus" war das Kommando, aber noch bevor das Schiff Fahrt aufnehmen konnte, wurde es hinter dem achteren Schornſtein getroffen, während ein zweiter Torpedo hinter dem Heck vorbeiging. In der Verwirrung glaubte man nun auch auf der anderen Seite den Turm eines U-Bootes zu ſichten. Während ſich die Aufmerkſamkeit dorthin wandte — der vermeintliche Turm ſoll ſogar unter Feuer genommen und getroffen worden ſein, — erreichte auf der erſten Seite ein dritter Torpedo gerade hinter der achteren Brücke mit tödlicher Sicherheit das Ziel. Man glaubte ihn von einem dritten U-Boot herrührend, das ſich hinter der „Hogue" verborgen gehalten hätte, denn über die Unfallſtelle dieſes Schiffes hinweg ſei der letzte Torpedo gelaufen. Auch er kam jedoch von „U 9". Für die „Creſſy" war es der Gnadenſchuß, ſie kenterte, lag eine Viertelſtunde kieloben und verſchwand dann in der Flut, ihre Mannſchaft in einer vielleicht noch ſchlimmeren Lage zurücklaſſend, als die der anderen Schiffe. Alle ihre Boote waren mit Überlebenden der „Aboukir" und „Hogue" überfüllt, abgeſehen von dieſen waren nur einige holländiſche Fiſcher in der Nähe, die helfen konnten, aber aus Furcht nicht heranzukommen wagten. Erſt eine volle Stunde ſpäter brachte der holländiſche Dampfer „Flora" Hilfe. Er war auf der Fahrt von Rotterdam nach Leith begriffen, als ſein Kapitän auf acht Meilen Entfernung einen Kreuzer mit vier Schornſteinen ſichtete, der ſich plötzlich auf die Seite legte und langſam verſank. Ohne Rückſicht auf die Minengefahr war er ſofort herangegangen und rettete nicht weniger als 28 Offiziere und 258 Mann. „Titan", ein anderer Dampfer derſelben Reederei, eilte ebenfalls herbei und rettete 147 Mann. Weitere wurden von zwei engliſchen Fiſcherbooten aus Lowestoft aufgenommen. Während des Rettungswerkes ſichteten die holländiſchen Dampfer anſcheinend mehrfach das deutſche U-Boot. Ohne erſichtlichen Grund von dieſem neue Gefahren befürchtend, liefen ſie ſofort nach Ijmuiden und Rotterdam, ohne das Erſcheinen britiſcher Streitkräfte abzuwarten. Es ergab ſich daraus ſpäter die Frage, ob die auf neutralen Boden geretteten britiſchen Mannſchaften nach dem Artikel 15 der Haager Marinekonvention zu internieren wären oder ob dieſer Artikel nur auf ſolche kriegführenden Perſonen anzuwenden ſei, die von Schiffen der kriegführenden Parteien unmittelbar gelandet würden. Die Regierung der Niederlande entſchied ſich unter den Vorſtellungen des britiſchen Auswärtigen Amtes für das letztere. Am 26. September kehrten daher die britiſchen Mannſchaften aus Holland

nach der Heimat zurück. Eine niederländische Note an den deutschen Gesandten im Haag vom 28. Oktober 1914 über die Nichtinternierung der britischen Schiffbrüchigen gab den völkerrechtlichen Standpunkt der niederländischen Regierung ausführlich wieder. Sie ist in der Anlage Nr. 1 beigefügt.

Die britischen Zerstörer trafen erst um 11.45 Uhr an der Unfallstelle ein. Unter diesen Umständen waren die Verluste naturgemäß sehr groß. 60 Offiziere und 777 Mann wurden gerettet, ebensoviele Offiziere und 1400 Mann waren geblieben. Den Verlust der veralteten Panzerkreuzer konnte man zur Not verschmerzen, der Verlust der Menschenleben, vorwiegend Reservepersonal mit starkem Familienanhang, brachte Trauer über das ganze Land.

In einer Stunde waren nicht weniger als sechs Torpedos gefeuert worden, man hatte also zunächst an fünf oder sechs deutsche U-Boote geglaubt. Sobald einwandfrei feststand, daß Kommodore Tyrwhitt die Unfallstelle erreicht hatte, stieß die I. Zerstörerflottille daher nach Terschelling vor, um die deutschen U-Boote abzuschneiden. Die Leitung übernahm der Führer der U-Boote, der ebenfalls mit seinem Flaggschiff „Fearleß" herbeigeeilt war, und nach Eintreffen weiterer Verstärkungen zu diesem Zweck über 17 Zerstörer verfügte. Um diese zu unterstützen, entsandte Admiral Jellicoe seinerseits sofort das II. Kreuzergeschwader aus der Blockadestellung in der Nordsee nach Süden, eine Bewegung, die jedoch von der Admiralität auf Grund der eben erhaltenen Lehren über die U-Bootsgefahr wieder rückgängig gemacht wurde. Von den Großkampfschiffen der „Großen Flotte" befand sich zu dieser Zeit nur das III. und IV. Schlachtgeschwader in der Nordsee.

Weddigen konnte, nachdem er so erfolgreich in die britische Kanalstellung Bresche geschlagen hatte, den Vormarsch gegen die Truppentransportlinie leider nicht fortsetzen. Seine Torpedos waren verschossen, eine Unterstützung durch andere deutsche U-Boote, die auch Torpedos an ihn hätten abgeben können, nicht vorhanden. Er hatte sich daher schon um 8.50 Uhr Vm. zum Rückmarsch entschlossen, steuerte aber noch eine halbe Stunde westliche Kurse, um die verfolgenden Streitkräfte irrezuführen. Erst dann drehte er auf NNO und steuerte mit 12 sm Fahrt Terschelling-Bank an. Um 4 Uhr Nm. sichtete er bei sehr klarem Wetter Backbord voraus englische Zerstörer, die augenscheinlich die Aufgabe hatten, ihn abzufangen. Er entzog sich ihnen durch Tauchen. Als er 7.20 Uhr querab von Terschelling-Leuchtturm wieder einen Zerstörer sichtete, wich er ihm unter Wasser auf 15 m Tiefe mit nördlichem Kurse aus. Um 11.30 Uhr Nm. legte er am Ende des ereignisreichen Tages das Boot auf 30 m Wasser auf

Grund, um Strom zu sparen und der Mannschaft Ruhe zu gönnen. Am nächsten Morgen, dem 23. September, tauchte er um 5 Uhr Vm. zunächst bis auf 10 m auf und blieb auf dieser Tiefe, bis er mit zunehmender Helligkeit beobachten konnte, daß der Horizont frei von feindlichen Fahrzeugen war. Erst dann setzte er aufgetaucht den Rückmarsch nach Helgoland fort, um eine Stunde später folgendes F.T.-Signal an den Kreuzer der Emssicherung zur Weitergabe an S. M. S. „Hamburg" abzugeben: »„U 9" hat am 22. September zwischen 6 und 9 Uhr Vm. im Quadrat 117 α Zusatzzahl 6 drei englische Kriegsschiffe, voraussichtlich Panzerkreuzer vom III. Panzerkreuzergeschwader, mit sechs Torpedos in den Grund gebohrt.«

Erst mit diesem Telegramm erhielten die deutschen Behörden die Bestätigung der Gerüchte, die bereits am vorhergehenden Abend nach dem Einlaufen der Dampfer „Flora" und „Titan" mit britischen Überlebenden und Verwundeten die holländische Küste erfüllt hatten und gegen Mitternacht durch Reuter amtlich bestätigt worden waren. Am 24. September lief das Boot von Helgoland her unter den begeisterten Hurras der Besatzungen aller Schiffe der Flotte in Wilhelmshaven ein[1]).

Die Wirkung der Großtat Weddigens war in allen, auch den neutralen Ländern, gewaltig. Die Überlegenheit der deutschen Armee über ihre Feinde war nach den großen Siegen bei Kriegsbeginn im In- und Ausland bereits zu einer ruhmvollen Selbstverständlichkeit geworden, aber ebenso unangreifbar schien die Überlegenheit der britischen Flotte. Mit der deutschen Heldentat zur See vom 22. September schien nun auch diese zu wanken. Was man bisher nicht für möglich gehalten hätte, schien durch „U 9" bewiesen. Auch die deutsche Flotte war imstande, dem an Zahl so unverhältnismäßig überlegenen Feind empfindliche Schläge zu versetzen. Von den fünf Schiffen, die bisher durch U-Bootsangriffe zum Sinken gebracht waren, gehörten vier der britischen und nur eins der deutschen Flagge an. „Wenn die deutsche Flotte nicht zum Kampf herauskommt, wird man genötigt sein, sie auszugraben wie eine Ratte aus dem Loch."

Diese noch kurz zuvor von dem englischen Marineminister Churchill in Liverpool stolz und selbstbewußt gesprochenen Worte wurden in der neu-

[1]) Die Namen der Besatzung von „U 9" wurden in der Presse bekanntgegeben: Kapitänleutnant Weddigen, Oberleutnant zur See Spieß, Marineingenieur Schön, Obersteuermann Traebert, Obermaschinist Heinemann, Bootsmaate Schoppe, Hoer, Matrosen Geist, Rosemann, Schenker, Schultz, F. T.-Gast Stevers, Obermaschinistenmaate Marlow, Stellmacher, Hinrichs, Maschinistenmaate Maerz, Reichardt, Oberheizer Eisenblätter, Schüschke, Heizer Karbe, Schober, Lied, Köster, Vollstedt, Obermaschinistenanwärter Wollenberg, v. Koslowski.

tralen Presse angeführt[1]), um auf die ihnen folgende Tat von „U 9" als prompte und unheimliche Antwort hinzuweisen. Fast schien sich die Prophezeiung des namhaften englischen Fachmannes, des Admirals Sir Percy Scott, zu bewahrheiten, daß das U-Boot das Ende der über Wasser kämpfenden Schiffe bedeuten werde. Eine neue Epoche des Seekrieges schien sich anzukündigen. Kein Wunder, daß angesichts der bisherigen Zurückhaltung der Großkampfschiffsgeschwader beider Parteien und gestützt auf die Ansichten mancher Fachleute, die allerdings unter anderem von Mahan, Kapitän der amerikanischen Marine und Seekriegshistoriker, von vornherein abgelehnt wurden, die Urteile über die weitere Entwicklung weit über das Ziel hinausschossen. So schrieb ein bekannter norwegischer Admiral[2]):

»Die englische Taktik der Blockade der Nord- und Ostsee ist zum Tode verurteilt, da sich ein deutsches U-Boot durch die gesamte englische Bewachungskette und über 200 sm von der eigenen Basis entfernt bis zum Kanal, jenem von England seit Jahrhunderten beherrschten Seegebiet, schleichen konnte. Wie es gestern diesem in den Grund gebohrten Kreuzergeschwader erging, kann es morgen der ganzen englischen Hochseeflotte ergehen. Die Nord- und Ostsee sind nicht länger der Besitz englischer blockierender Panzerungetüme. Eine neue Zeit, eine neue Kampfesweise beginnt, bedeutungsvoll für die kleinen Staaten, da sie imstande sind, eine beträchtliche Zahl dieser nicht zu teueren und furchtbaren Seewaffen anzuschaffen.«

In der Tat ist die Leistung von „U 9" zu den größten der Seekriegsgeschichte aller Zeiten zu rechnen. Das machte die Übertreibungen verständlich. Ein winziges Tauchboot von 400 t mit 28 Mann Besatzung hatte in einem Aufräumen etwa 40 000 t britisches Panzerschiffsmaterial mit einer Gesamtbesatzung von 2265 Köpfen, von der kaum ein Drittel gerettet werden konnte, versenkt. So überwältigend war dieser Vorgang, daß in England längere Zeit an der Auffassung festgehalten wurde, nur eine größere Zahl von U-Booten könnte diese Tat vollbracht haben. Noch am 25. September schrieb die „Times":

»Man weiß sehr wohl, daß die deutschen U-Boote in Flottillen zu sechs zusammenwirken. Wenn es wahr ist, daß nur eins — „U 9" — in den Hafen zurückkehrte, dann können wir damit rechnen, daß die anderen erledigt sind.«

Selbstverständlich fehlte es auch nicht an Versuchen, schon bei dieser Gelegenheit die deutsche U-Bootsleistung, die als Beispiel kühnen Mannesmuts,

[1]) Kopenhagener Zeitung „Politiken" vom 23. September 1914.
[2]) „Kristiania Morgenbladet" vom 24. September 1914.

kühler Erwägung und vollendeter Technik selbst in der feindlichen Marine Bewunderung fand, auf völkerrechtswidrige Machenschaften zurückzuführen. So wurde in der „Daily Chronicle" vom 24. September behauptet, die (vermeintliche) U-Bootsflottille wäre von Schiffen mit holländischer Flagge begleitet worden, die Aufklärungs- und Spionagedienst geleistet und nachher keine Anstrengungen gemacht hätten, die Ertrinkenden zu retten. In Wirklichkeit handelte es sich um die holländischen Fischerboote, die sich nach der amtlichen englischen Schilderung aus Angst vor Minen nicht zu nähern wagten und mit dem deutschen U-Boot in keinerlei Zusammenhang standen. Wie so häufig nach deutschen Erfolgen zur See wurde gleichzeitig eine Pressehetze gegen alle noch in England befindlichen Personen in Szene gesetzt, die man der Mitwisserschaft und der Übermittlung von Nachrichten an den Feind beschuldigte. Erst dadurch sei der Erfolg von „U 9" überhaupt möglich geworden: »Aus gewissen Anzeichen zu diesem Vorfall«, schrieb die „Times" vom 23. September, »können wir nicht umhin, zu schließen, daß der Nachrichtendienst der deutschen Marine ungewöhnlich gut bedient wird. Wir wünschen daher, daß die bürgerlichen Behörden den Warnungen mehr Gehör geschenkt hätten, welche ihnen beständig eindringlich nahegelegt werden, und daß sie eine weit schärfere Suche nach verdächtigen, innerhalb 50 sm von der Ostküste wohnenden Personen anstellen.

Wir sind durchaus nicht überzeugt, daß in dieser Beziehung genügende Vorsichtsmaßregeln getroffen werden.«

Im Zusammenhang hiermit wurde die Notwendigkeit größter Zurückhaltung gegenüber dem begreiflichen Wunsch der Öffentlichkeit nach Neuigkeiten über den Seekriegsschauplatz ausdrücklich betont.

Über die Tragweite des deutschen Erfolges war man sich in der englischen Presse nicht im Zweifel. Ein ausgesprochener Stimmungsrückschlag gegenüber der Zuversicht nach den Erfolgen vom 28. August 1914 war unverkennbar. So bezeichnete die „Times" den Untergang der drei Panzerkreuzer als das schwerste Mißgeschick, das die britische Flotte seit Beginn des Krieges betroffen habe, während in anderen Blättern vor einer zu geringen Einschätzung deutscher Seemannschaft und deutschen Unternehmungsgeistes gewarnt wurde. »Vor einem Monat verkündete Churchill in Liverpool«, so schrieb der „Daily Graphic" vom 23. September, »eine entscheidende Schlacht sei für die englische Dreadnought-Flotte völlig überflüssig. Deutschland werde von See aus einfach bis zum Zusammenbruch ausgehungert werden. Die schlimme Botschaft kommt als eine recht grimmige Antwort auf Mr. Churchills Rede und sie kommt als ein vielleicht nicht unnötiger Denkzettel, daß wir auf See, wie an Land einem mächtigen und entschlossenen Feind gegenüber stehen. Wir werden unter Einbuße dreier guter

Kreuzer und vieler wackerer Männer daran erinnert, daß dieser Krieg zur See aus vielerlei Gründen nicht lediglich nach unserem Wunsch und Willen gehen kann. Unsere Flotte kämpft nicht mehr in den Tagen der Segel- und Holzschiffe, als die Einschätzung des Feindes gleichbedeutend war mit seiner Verurteilung zur Ohnmacht, bis er sich zur Schlacht bequemte. Die deutsche Hochseeflotte bekämpft uns lediglich schon dadurch wirksam, daß sie unseren Schiffen die Bürde restloser, ununterbrochener Wachsamkeit auferlegt, und sie ist, wie das gegenwärtige Ereignis zeigt, imstande, aus ihrer eigenen Sicherheit heraus und mit tödlichem Erfolg zu schlagen.«

Unter diesem Eindruck wurde auch in England die Frage aufgeworfen, ob es klug gewesen wäre, sich überhaupt mit der Entwicklung der U-Bootswaffe zu befassen. Man erinnerte an den Ausspruch, den der Earl St. Vincent als Erster Lord der Admiralität vor 100 Jahren getan haben sollte, als der große Kriegsminister jener Zeit etlichen Versuchen mit einer Art Torpedo beigewohnt hatte: »Pitt ist der größte Narr, den es je gab, weil er die Schaffung eines Kampfmittels ermutigt, das diejenigen, die die See beherrschen, nicht brauchen und das ihnen die Seeherrschaft rauben würde, wenn es erfolgreich wäre[1]).«

Eine ähnliche Stimmung habe auch bei der Einführung des U-Bootes geherrscht, nur mit dem Unterschiede, daß man diese Entwicklung in England nicht mehr ermutigte.

Bei aller Würdigung des deutschen U-Booterfolges hütete man sich aber vor Übertreibungen der strategischen Wirkung, wie sie in der neutralen und auch in der deutschen und österreichisch-ungarischen Presse laut wurden. Zwar sei der Verlust der „Aboukir", „Cressy" und „Hogue" ein Unglück, aber nicht in dem Sinne, daß er eine wirkliche Schwächung der die britischen Küsten und den Handel schirmenden Rüstung bewirke, dazu wäre England zu stark. Aber er beleuchte deutlich die Gewalt des neuen Vernichtungsmittels, das nun in die Seekriegführung eingeführt sei, sowie die Tatsache, daß keine Überlegenheit zu groß sein könne, um England die für seine Sicherheit erforderliche Seeherrschaft zu erhalten. Daß die Flotte zur Sicherung Englands ein größeres Risiko übernehmen und größere Opfer bringen müsse als bisher, wurde dagegen nur in wenigen Zeitungen gefordert. Diese aber redeten schon jetzt einer Offensive der englischen Flotte nicht ohne Widerspruch das Wort[2]).

So ließ sich der „Daily Telegraph" vom 24. September 1914 aus New York kabeln, daß auch amerikanische Fachleute die bisherige Seestrategie der Engländer wie die der Deutschen als richtig bezeichnet hätten, »wenn-

[1]) „Daily Telegraph" vom 23. September 1914.
[2]) „London Daily News" vom 23. September 1914.

gleich die Lage Englands mehr Anlaß zur Besorgnis gäbe Wenn eine von beiden Parteien den Kopf verliere und einen rücksichtslosen Angriff durchsetze, dann könnte deren Führer vielleicht unsterblichen Ruhm gewinnen, viel wahrscheinlicher aber eine schwere Niederlage erleiden«.

Die auch in diesen Worten angedeutete Ungewißheit von Entscheidungen im Seekriege bei der unberechenbaren Wirkung der neuen Waffen war in dem ungleichen Kampf der englischen Panzerkreuzer gegen das deutsche U-Boot in erschreckender Weise in Erscheinung getreten. Wieviel ähnliche Tragödien wehrloser Opfer der Minen und des Torpedos, der unsichtbaren Waffen des Seekrieges, sollten diesem Ereignis noch folgen! Der Empfindung für diese Tragik gab der „Standard" am 23. September mit folgenden Worten Ausdruck:

»Wenn die untergegangenen tapferen Jungen eine Möglichkeit gehabt hätten, es dem Gegner heimzuzahlen, wenn ihr Geschick sie ereilt hätte nach einem wirklichen Gefecht, in dem Können und Schneid noch gewogen wurden! Aber unglücklicherweise ist die Mehrzahl unserer Verluste bis jetzt durch Minen und Torpedos verursacht, unmenschliche Zerstörungsmittel, die dem Kriege allen Zauber rauben. Doppelt traurig ist der schreckliche Vorfall, weil zweifellos „Hogue" und Cressy" ihr Geschick traf, als sie die Besatzung der torpedierten „Aboukir" zu retten versuchten.«

Zwar hatte im Flottenkampf schon immer die Regel gegolten, havarierte Schiffe sich selbst zu überlassen, nun aber wurde es notwendig, diese Regel auf alle Fälle der Wirkung von Unterwasserwaffen auszudehnen. Nichts Geringes wurde damit gefordert, widersprach es doch dem ursprünglichen Gefühl aller Seeleute, in Seegefahr befindliche Kameraden hilflos im Stich zu lassen. Die Unerbittlichkeit moderner Seekriegführung kam damit zu einem dem Laien fast grausam erscheinenden Ausdruck[1]).

Eine weitere Wirkung der Ereignisse vom 22. September war ein Befehl, daß in Zukunft Panzerschiffe nach Möglichkeit vermeiden müßten, Handelsschiffe zur Untersuchung anzuhalten, da Stoppen und Zuwasserfieren von Booten bei solcher Gelegenheit sie zu leicht U-Bootsangriffen aussetzen würde. Auch diese Tätigkeit müßte den kleineren und schneller beweglichen Begleitfahrzeugen überlassen werden, während die wertvolleren Schiffe in Fahrt blieben. Mit zunehmender Kriegserfahrung ergaben sich für beide Parteien Methoden, welche die Erzielung von U-Bootserfolgen wesentlich erschwerte. Nur bei oberflächlich Urteilenden hatte der Untergang der drei Panzerkreuzer eine starke Neigung erzeugt, die Bedeutung der U-Bootswaffe im Kampf gegen Kriegsschiffe zu überschätzen. Die tödliche Wirkung

[1]) Vgl. auch Brief des Kontreadmirals Behring an den Prinzen Heinrich, Ostsee, Band I, Seite 250.

des Torpedos war vorläufig gegen ältere Schiffe erzielt worden. Es war anzunehmen, daß Großkampfschiffe eine größere Widerstandskraft zeigen würden. Des weiteren hatten die wiederholt erfolgreichen U-Bootsangriffe von deutscher Seite zwar den hohen Stand der Ausbildung des Personals sowie die Vollkommenheit der technischen Einrichtungen gezeigt und die Entschlossenheit und Kaltblütigkeit der deutschen U-Bootskommandanten, wenn der Feind in Schußweite war, scharf beleuchtet; gleichzeitig aber wiesen die bisherigen Kriegsereignisse deutlich auf die Grenzen hin, die dem U-Boot gesetzt waren. Schon dauerte der Krieg beinahe zwei Monate und doch hatten die U-Boote beider Parteien bis jetzt, trotz regster Tätigkeit nur wenige Erfolge gehabt: Die drei Panzerkreuzer, „Pathfinder" und „Hela". Das bestätigte durchaus, was die Sachkundigen unaufhörlich behaupteten, daß es für die U-Boote infolge ihrer beschränkten Sichtweite äußerst schwierig wäre, den Feind zu finden, und daß es ihnen infolge ihrer geringen Geschwindigkeit schwer fallen müßte, nach Entdeckung des Feindes zum Angriff heranzukommen, sobald dieser einigermaßen hohe Fahrt laufe. Die Kriegsereignisse hatten somit dem Sachkundigen nur recht gegeben, wenn er den U-Booten wohl einen Platz im Rahmen der Schlachtflotte unter den anderen Waffen anwies, gleichzeitig aber den Gedanken ablehnte, sie könnten die anderen Waffen ersetzen. Am allerwenigsten war, solange die großen Ereignisse noch nicht einmal begonnen hatten, erwiesen, daß das Großkampfschiff nun ausgespielt habe und der Geschwaderkampf eine Utopie sei.

In diesen Grenzen gesehen, war die strategische Wirkung der Tat Weddigens allerdings von größter Bedeutung. Bisher hatte man auf englischer Seite stets gerechnet, in dringenden Fällen auch die aus älteren Linienschiffen zusammengesetzte „Kanal-Flotte" in der Nordsee verwenden zu können. Noch am Tage vor dem Verlust der drei Panzerkreuzer war beabsichtigt, das V. Schlachtgeschwader nach Sheerneß zu verlegen, um im Falle eines ernsten deutschen Angriffes auf die Transportlinie Dover—Dünkirchen zur Hand zu sein. Aber dieser Plan wurde fallen gelassen, sobald der Erfolg von „U 9" bekannt war. Ebenso wurden die Schlachtschiffe auf dem Humber nicht mehr wie bisher zum Patrouillendienst gegen die deutschen Minenleger und U-Boote herangezogen. Buchstäblich war die südliche und mittlere Nordsee durch Weddigen von älteren englischen Schiffen reingefegt, der Englische Kanal stand dem Angriff deutscher Überwasserstreitkräfte offen, wenn dieser auch nach wie vor durch den Flankenstoß der „Großen Flotte" bedroht blieb. Zu einer strategischen Ausnutzung des taktischen Erfolges ist es indes auch in diesem Falle von deutscher Seite leider nicht gekommen.

Bei der Wichtigkeit der Frage, wie der deutschen Minen- und U-Bootsoffensive, nachdem sie bereits so gefährliche Wirkungen erzielt hatte, beizukommen sei, wurde von der Admiralität der Führer der „Großen Flotte", Admiral Jellicoe, zur Stellungnahme aufgefordert. Nach seiner Ansicht deutete die von dem deutschen Gegner befolgte Kampfweise klar darauf hin, daß er beabsichtige, die englische Flotte vor der Entscheidungsschlacht durch weitere ähnlich wirksame Schläge dieser Art zu schädigen, was seiner Lage als dem an Zahl Unterlegenen durchaus entspräche. Entgegen dem in der englischen Öffentlichkeit geäußerten Gedanken müsse man der Versuchung widerstehen, dieser Strategie durch eine Offensive der „Großen Flotte" entgegenzutreten, da sie eine unzulässige Gefährdung der großen Schiffe zur Folge haben würde. Vielmehr solle man sich darauf beschränken, den feindlichen Handel zu erdrosseln und die deutschen U-Boote mit allen nur möglichen Mitteln zu vernichten. Das Herantragen von Minen an die Auslaufwege der U-Boote durch harmlos aussehende Fischdampfer scheine ihm der geeignete Weg. Die Schwierigkeit war nur, daß gerade England das Völkerrechtswidrige eines derartigen Verfahrens bisher ausdrücklich betont hatte. Obwohl von deutscher Seite niemals Fischdampfer zum Legen von Minen, sei es an der feindlichen Küste oder auch auf offener See, verwendet worden sind, wurde dieser Verdacht in England unter offizieller Billigung ausgesprochen und sogar geglaubt. Hierfür hatte man einen guten Grund. Da man selbst beabsichtigte, nach dem Vorschlag des Höchstkommandierenden der Flotte mit Fischdampfern zum Minenlegen vorzugehen, gab es nichts Einfacheres, als dieses Vorgehen dadurch zu entschuldigen, daß man es zunächst einmal dem Gegner unterstellte. So durchsichtig diese Methode auch war, sie reichte völlig aus, die öffentliche Meinung der Welt irrezuführen und britischen Interessen nutzbar zu machen. Des weiteren mußte die genannte Unterstellung die völkerrechtliche Grundlage noch zu einer weiteren Maßnahme bieten. Auf dringendes Anraten Jellicoes wurden vom 1. Oktober ab alle Häfen der Ostküste für neutrale Fischerfahrzeuge geschlossen, außerdem wurde ihnen der Aufenthalt an der englischen Ostküste in einem Gebiet untersagt, das nördlich Whitby durch 1° Ostlänge und südlich Whitby durch 2° 30′ Ostlänge begrenzt wurde. Jedes dort angetroffene, neutrale Fischerfahrzeug sollte nunmehr ohne weiteres als des Minenlegens verdächtig gelten und entsprechend behandelt, d. h. zunächst gewarnt, im Wiederholungsfalle aber eingebracht und unneutraler Handlungen schuldig erklärt werden. Man sei zu dieser Rückkehr zu den alten Praktiken des Mare clausum-Standpunktes gezwungen durch die „ausdrückliche Verachtung der althergebrachten Gewohnheiten des See-

krieges von deutscher Seite". Wie jetzt in England offiziell zugegeben wird, war dieser unerhörte Vorwurf zu Unrecht erhoben worden[1]). Die deutsche Kriegführung hat also keinesfalls den Anlaß dafür gegeben, daß England sich mit der ersten in der Nordsee erlassenen Kriegsgebietserklärung über das bestehende Völkerrecht hinwegsetzte. Bedenken in dieser Richtung lagen der englischen Kriegführung fern, wohl aber wußte und weiß die englische Politik mit solchen zu prahlen, wenn sie daraus Vorteile in der Meinung der Welt für sich erhofft.

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 179 (vgl. auch Seite 246): „To add to the difficulties, the suspicion that the enemy were using trawlers to lay mines in the open sea was increasing in strength. Though we now know the belief was erroneous, it was by this time so strongly held .....

3. Mißlingen einer beabsichtigten deutschen Kreuzer-, Minenleger- und U-Bootsunternehmung nach Norden.

Ziel des Vorstoßes von „U 9" war die Bedrohung und Verhinderung der englischen Truppentransporte gewesen. Trotz dem großen taktischen Erfolg war dies nicht erreicht worden. Der Grund dafür lag in der zu geringen Zahl der eingesetzten Streitkräfte, der Chef des Admiralstabes hatte ausdrücklich den Einsatz nur e i n e s U-Bootes empfohlen. Die Flottenleitung hatte dem zugestimmt, obgleich sie zu dieser Zeit über wenigstens sieben für Fernunternehmungen bereite U-Boote verfügte. Wie sich aber aus den bisher geschilderten Bewegungen der „Großen Flotte" zur Genüge ergibt, war die Gefährdung der englischen Truppentransporte tatsächlich die einzige Möglichkeit, eine Bindung der feindlichen Streitkräfte zu erzielen. Man kann jetzt, nach Kenntnis der Vorgänge auf englischer Seite, sagen, daß wiederholte, wenn auch teilweise nur als Finte durchgeführte Vorstöße deutscher Über- und Unterwasserstreitkräfte gegen den Kanal auf die Dauer die englische Flotte gezwungen haben würden, ihre Zurückhaltung aufzugeben, sich deutschen Torpedoboots- und U-Bootsangriffen auszusetzen, oder sogar in unmittelbarer Nähe der Deutschen Bucht zur Schlacht zu stellen. Nirgends aber taucht in den damaligen deutschen Operationsdirektiven der Gedanke gerade an diese Möglichkeit auf. Daß er auch im Hauptquartier vom Chef des Admiralstabes nicht erwogen worden ist, nachdem die Heeresleitung vom 16. September ab auf die Schädigung der englischen Truppentransporte größeren Wert legte, ist nur so zu erklären, daß der tatsächliche Wille zum Einsatz der Flotte selbst unter günstigen Bedingungen zwar nicht bei der Flottenleitung und dem Admiralstab in Berlin, wohl aber bei den ausschlaggebenden Stellen im Großen Hauptquartier gefehlt hat. Für den Chef des Admiralstabes blieb nach wie vor unter dem Einfluß des Chefs des Marinekabinetts der Standpunkt des Reichskanzlers maßgebend, daß „die Flotte bis zum Frieden vor Verlusten bewahrt werden müsse, um damit für die Verhandlungen ein besonders eindrucksvolles politisches Machtmittel in der Hand zu behalten", während Großadmiral v. Tirpitz mit

seiner ganz anderen Auffassung immer mehr vereinsamte. In dieser Frage hat sich die Politik Bethmann Hollwegs zum Schaden der Sache zweifellos stärker erwiesen als die Seekriegsleitung.

Die Nachteile einer weiteren abwartenden Defensive blieben aber auch Admiral v. Pohl nicht verborgen. Er vertrat daher am 9. September dem Kaiser gegenüber einen zuerst von Kontreadmiral Hipper ausgegangenen Vorschlag des Flottenkommandos, unbeschadet der befohlenen allgemeinen Zurückhaltung wenigstens durch eine erfolgverheißende Offensivunternehmung der Schlachtkreuzer den Angriffs- und Unternehmungsgeist der Besatzungen neu zu beleben. Der Kaiser erklärte sich daraufhin einverstanden, daß dem Flottenchef anheimgestellt werde, nach Wiederherstellung der vollen Gefechtsbereitschaft der Schlachtkreuzer einen kurzen Vorstoß mit zwei oder drei derselben gegen die englischen Bewachungslinien im Nordausgang der Nordsee zur Aufrollung und Schädigung derselben in Erwägung zu ziehen. Gleichzeitig sollte dieser Vorstoß dazu benutzt werden, den Hilfskreuzer „Berlin" zu einer vom Admiralstab seit Ende August vorbereiteten Minenunternehmung gegen die Westküste Englands durch die feindlichen Blockadestellungen hindurchzubringen. Luftschiffaufklärung und eine Aufnahmestellung von U-Booten sollten die genügende Sicherheit bieten, daß die Kreuzer nicht durch überlegene feindliche Streitkräfte überrascht und abgeschnitten würden.

Diese Anregung war dem Flottenchef sehr willkommen. Die Vorbereitungen wurden sofort getroffen. Insbesondere galt es, die verfügbaren U-Boote in erster Linie für diese Aufgabe bereitzuhalten, so daß mit aus diesem Grunde die Entsendung einer größeren Zahl gegen den Kanal unterblieben war.

Inzwischen wurde von dem stellvertretenden Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Behncke, in Berlin ebenfalls und unabhängig von den Überlegungen Admirals v. Pohl im Hauptquartier ein Operationsplan für die Unternehmung aufgestellt. Bei der Lückenhaftigkeit der deutschen Nachrichten über die vermutlichen Stellungen der englischen Streitkräfte, die ein feststehendes Bild nicht ermöglichten, keine leichte Aufgabe, zumal die Engländer planmäßig von Zeit zu Zeit die allgemeinen Stellungen ihrer Streitkräfte zu verändern schienen. Immerhin glaubte man, annehmen zu können, daß in der nördlichen Nordsee zwischen den Shetland-Inseln und Norwegen eine Bewachungslinie aus älteren geschützten Kreuzern und Hilfskreuzern ständig und eine zweite südlich davon zwischen der Küste Norwegens und Schottlands zeitweise ausläge. Häufig waren größere und kleinere britische Schiffe an der Südküste Norwegens gesichtet worden. Über die Stellung

der übrigen Streitkräfte war nichts bekannt. Man vermutete aber, daß sich das Gros der „Großen Flotte" entweder in See außerhalb des Wirkungsbereichs der deutschen Torpedoboote oder in einem Stützpunkt der Ostküste, in erster Linie im Moray Firth, aufhalte, während das I. Schlachtkreuzergeschwader, in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Gros arbeitend, bei Tage weit vorgeschoben in See stände, bei Nacht wieder zurückgenommen werde. Mit der Möglichkeit seines Eingreifens sei also zu rechnen und der kampfkräftige Teil der vorstoßenden deutschen Streitkräfte *so stark wie möglich* zu bemessen, zumal nicht ausgeschlossen wäre, daß das I. Schlachtkreuzergeschwader inzwischen durch die drei „Invincibles" der Mittelmeer-Flotte verstärkt sei, was in der Tat bis auf ein Schiff, und zwar die „Indomitable", zutreffend war. Kontreadmiral Behncke trat daher für Teilnahme von vier Linienschiffen der „Kaiser"-Klasse an dem Vorstoß ein. Die Aussichten auf Vernichtung etwa angreifender, wertvoller feindlicher Streitkräfte würde dadurch erheblich gesteigert.

Für die Aufklärung schienen ihm, abweichend von der Auffassung Admirals v. Pohl Luftschiffe keine ausreichende Gewähr zu bieten, vielmehr hielt er die Mitgabe von etwa vier schnellen Kreuzern zur Sicherung und Nahaufklärung für notwendig. Zwei Torpedobootsflottillen würden zweckmäßig die Aufklärung ergänzen und nachts durch Angriffe auf einen etwa Fühlung haltenden Gegner besonders wertvolle Dienste leisten können. Die Mitnahme von Torpedobooten sei jedoch von der Verfügbarkeit hierfür geeigneter Flottillen und den Wetterverhältnissen abhängig zu machen.

Der bei einer derartigen Bemessung der Streitkräfte größere Einsatz würde durch die höheren Aussichten, den Gegner zu schädigen und sich selbst vor Verlusten zu schützen, gerechtfertigt. Folgerichtig schienen Kontreadmiral Behncke bei der Kühnheit des Unternehmens weitgehende Sicherungen zur Aufnahme der zurückkehrenden Streitkräfte geboten. In der Überlegung, daß das englische Gros von der nördlichen oder mittleren Nordsee her einen Punkt etwa südlich von Horns-Riff ansteuern werde, um die Angreifer abzuschneiden, schlug er vor, daß das deutsche Gros dort sowohl am Tage des Vorstoßes wie an dem des Rückmarsches eine Aufnahmestellung einnehme. Diese sei durch eine U-Bootlinie westlich Horns-Riff noch zu verstärken. Mit Sicherheit werde der deutsche Vorstoß feindliche Streitkräfte im Firth of Forth und Moray Firth zum sofortigen Vorgehen veranlassen. Es biete sich also weiter Gelegenheit, diese schon unmittelbar vor den Häfen durch U-Boote und Minen wirksam zu schädigen. Der Vorstoß müsse *überraschend* erfolgen, bis zu seiner Durchführung sei es daher richtig, die bisherige defensive Haltung beizubehalten. Auf den Feind werde der Vorstoß die Wirkung haben, daß er nach dem Gelingen desselben

stets auf eine Wiederholung gefaßt sein müsse und dadurch zu erhöhtem Material- und Kräfteverbrauch gezwungen werde.

Dieser Vorschlag des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes führte zu einem lebhaften Meinungsaustausch zwischen diesem, dem Flottenchef und Admiral v. Pohl. Hierbei enthüllte sich in der Schärfe der auftretenden Gegensätze die ganze Unklarheit des strategisch leitenden Gedankens, wie sie sich aus der Beibehaltung des generellen Operationsplanes für die Hochseestreitkräfte ergab, nachdem die Voraussetzung für diesen, die ständige enge Bewachung oder Blockade der Deutschen Bucht, sich als unzutreffend erwiesen hatte. Durch den Vorschlag des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes wurde mit Recht die Basis verbreitert, auf welcher der Vorstoß bisher gedacht war. Bei der geringen Zahl an Schlachtkreuzern und der Unsicherheit aller Nachrichten über die zu erwartende Gegenwirkung bedeutete das Herausschicken dieser drei wertvollsten Großkampfschiffe gegen ein so entferntes Ziel einen so bedeutenden Einsatz, daß dieser nur durch die Sicherstellung eines dementsprechenden Erfolges gerechtfertigt werden konnte. Vorbedingung hierfür war aber die zahlenmäßige Überlegenheit des Angreifers und die Sicherung seiner rückwärtigen Verbindungen. Dieser Grundsatz entsprach den allgemeinen Lehren der Strategie nicht weniger als den vorliegenden Kriegserfahrungen, seine Außerachtlassung hatte bereits zu den Verlusten des 28. August geführt. Um so sonderbarer berührt es, daß gerade diese Forderungen des Admiralstabes nicht die Billigung seines Chefs, Admirals v. Pohl, fanden. Vielmehr wollte dieser nach wie vor die vorstoßenden Streitkräfte auf die drei Schlachtkreuzer beschränkt wissen: „um nicht zu viel einzusetzen", vor allem aber hielt er die militärisch ganz selbstverständliche Aufnahmestellung bei Horns-Riff durch die Flotte nicht für angezeigt: „weil der Vorstoß dann zur Schlacht der Gros führen muß, die vielleicht unter ungünstigen Umständen zu schlagen sein wird und zu Verlusten führen kann, die die Flotte nicht erleiden darf".

Demgegenüber hielt sich Kontreadmiral Behncke verpflichtet, am Abend des 19. September nochmals mit einem Fernspruch an das Große Hauptquartier dringend davon abzuraten, den Vorstoß mit zu schwachen Streitkräften und ohne Aufnahmestellung der Flotte durchzuführen. Übrigens biete die vorgeschlagene Aufnahmestellung die angestrebten günstigen Verhältnisse für die Schlacht in hohem Maße. Dem Fernspruch ließ er mit dem 22. September einen Bericht folgen, in dem er sich zunächst gegen die Ansicht des Admirals v. Pohl wendete, daß in diesem Falle unbedingt mit dem Eingreifen der ganzen britischen Flotte gerechnet werden müsse. Er führte hierzu folgendes aus:

»Ob das englische Gros rechtzeitig herankommen kann, ist fraglich. Es stand nach allen bisherigen Nachrichten in der nördlichen Nordsee oder an der schottischen Ostküste. Im ersteren Falle ist das rechtzeitige Eingreifen des Gros kaum zu erwarten; es würde zu spät kommen; im letzteren Falle nur dann, wenn es die Meldung über Standort und Kurs unserer Panzerkreuzer frühzeitig erhält, und wenn es dann sofort mit höchster Dauerfahrt in die Deutsche Bucht hielte. Wenn das englische Gros hierbei nicht von vornherein einen merkbaren Vorsprung hat, so wird es unseren Verband nicht mehr abschneiden können; denn die englische I. Flotte verfügt wegen der „King Edward's" nur über etwa 17 bis 18 sm, der geplante deutsche Verband dagegen über 20 sm Dauergeschwindigkeit.«

Aber auch für den Fall, daß das englische Gros dennoch rechtzeitig nach Horns-Riff gelangte und hiermit die Aufnahmestellung des deutschen Gros den Anlaß für eine Schlacht geben werde, sah Kontreadmiral Behncke und mit ihm der Admiralstab in Berlin die Lage ganz anders an als der Chef im Hauptquartier. Der Bericht lautete in diesem Punkt folgendermaßen:

»Bei zweckmäßiger Aufnahmestellung der U-Boote würde das englische Gros unsere U-Linie passieren müssen. Hierdurch könnte ein Kräfteausgleich erreicht werden, wie ihn unser Operationsbefehl anstrebt. Die Schlacht würde ferner in unseren Gewässern oder doch in der Nähe derselben stattfinden. Dazu kommt, daß die Stellung unseres Gros an sich nicht ungünstig ist, wenn am Schlachttage der jetzt vorherrschende Wind aus westlichen Richtungen weht; es hat dann die Leestellung. Hieraus ergibt sich, daß wir anstreben werden, die Schlacht auf südlichem Kurs zu schlagen. Es können dann taktische Minensperren mit Aussicht auf Erfolg angewendet werden. Im ganzen erscheinen die Verhältnisse für die Schlacht somit günstig, so daß sie sehr wohl im Sinne des Operationsbefehls angenommen werden kann. Sie wird allerdings zu Verlusten führen. Diese werden aber aller Voraussicht nach in günstigem Verhältnis zu dem erreichten Erfolge stehen.

Will man überhaupt daran festhalten, zu schlagen, so sollte man der hier vielleicht entstehenden, so günstigen Gelegenheit nicht ausweichen.«

Der hier zuerst, aber in voller Schärfe ausgesprochene Gegensatz in der Auffassung des Operationsbefehls trat in der Erwiderung durch Admiral v. Pohl noch deutlicher zutage. Sie lautete folgendermaßen:

»Die Schiffe der „Kaiser"-Klasse mit einzusetzen halte ich nicht für richtig, weil wir, wenn es zum Kampf mit der englischen Flotte kommt, dann zu viel verlieren können, um noch eine ernste Gefahr für unseren Gegner zu sein. Ich trete nicht dafür ein, daß wir die Schlacht anstreben

und dadurch dem Gegner in seinen Absichten Vorschub leisten. Wir dürfen uns nur dann für die Schlacht entscheiden, wenn günstige Chancen vorliegen, die ich bei einer so vorgeschobenen Stellung der Flotte wie vorgeschlagen, nicht für vorliegend erachte im Sinne des Operationsbefehls[1]).

Der Bestand der eigentlichen Flotte ist für die Weiterführung des Krieges von höchster Wichtigkeit und entspricht ihre Erhaltung auch den Weisungen Seiner Majestät.«

Entgegen dem Operationsbefehl kam hiermit zum ersten Male zum Ausdruck, daß die allgemeine Schlacht überhaupt noch vermieden werden müsse.

Obgleich unter derartigen Gegensätzen der leitenden Stellen über die Auslegung des grundlegenden Operationsplanes die Kriegführung schwer leiden mußte, konnte man sich dennoch zu einer klaren und den wirklichen Verhältnissen entsprechenden Fassung desselben auch jetzt noch nicht durchringen. Selbst der Chef des Admiralstabes zog nicht die logische Folgerung seiner grundsätzlichen Festlegung auf strikte Defensive und Vermeidung größerer Verluste vor einer späteren Entscheidungsschlacht. Sonst hätte er den Vorstoß der Schlachtkreuzer ohne weitgehende Sicherungen und eine Aufnahmestellung durch das Gros überhaupt nicht vorschlagen können. Er glaubte aber, daß diese sich einem überlegenen Gegner durch die größere Geschwindigkeit würden entziehen können, und rechnete im ungünstigsten Fall nur mit einem Kampf gegen die vier Schiffe des I. britischen Schlachtkreuzergeschwaders. Für diesen setzte er sein Vertrauen auf die Überlegenheit der deutschen Panzersprenggranaten und Torpedos, den besseren Panzerschutz, die größere Schwimmfähigkeit und vor allem auch auf Geist und Ausbildung der deutschen Besatzungen, dies zweifellos mit Recht, wie die Skagerrak-Schlacht später bewiesen hat. Er berücksichtigte jedoch nicht die Möglichkeit, auf welche der Admiralstab ausdrücklich hingewiesen hatte, daß das I. britische Schlachtkreuzergeschwader inzwischen durch die drei „Invincibles" aus dem Mittelmeer verstärkt sein konnte[2]). In diesem Falle mußte der Kampf aber gegen doppelte Übermacht geführt werden, dem man sich noch dazu aus eigenstem Entschluß als Angreifer ausgesetzt hätte. Davon abgesehen, ist auf die Geschwindigkeit allein, in der das Heil der Schlachtkreuzer einer Übermacht von englischen Linienschiffen gegenüber beruhen sollte, kein Verlaß. Sie konnte plötzlich und unberechenbar herabgesetzt werden durch Maschinen-, Kessel- und Ruderhavarien oder schwere

[1]) Bei einer ähnlichen Ausführung findet sich die Randbemerkung des Konteradmirals Behncke: „Dann müssen wir unsere Flotte an den Pfahl binden."

[2]) Vgl. Seite 67.

Beschädigungen der Außenhaut eines der beteiligten Schiffe infolge von Minen-, Torpedo- oder Artillerietreffern, auch konnten feindliche Linienschiffsgeschwader zufällig in günstiger Position in der Nordsee stehen, um die deutschen Schlachtkreuzer trotz unterlegener Geschwindigkeit einzukreisen oder abzuschneiden. Unsichtiges Wetter konnte letztere ebenfalls der Übermacht in die Arme führen, zumal, wenn auf jede Marschsicherung und Aufklärung durch Kleine Kreuzer und Torpedoboote verzichtet wurde. Alle diese Überlegungen wiesen darauf hin, die vorstoßenden Streitkräfte möglichst stark zu machen und sich im Fall nicht vorherzusehender Zwischenfälle für ihre Aufnahme mit der ganzen Flotte bereit zu halten. Konnte man sich aber hierzu nicht entschließen, dann war es freilich richtiger, das Unternehmen von vornherein aufzugeben.

Die Denkschrift des Admirals Behncke beruhte in der Tat auf so gesunden strategischen Grundsätzen, daß ihr auch der Flottenchef in den wesentlichen Punkten zustimmte. Der Vorschlag, die vier Linienschiffe der „Kaiser"-Klasse an dem Vorstoß teilnehmen zu lassen, schien ihm „beachtenswert", und am Schluß der Denkschrift findet sich folgende Randbemerkung von seiner Hand:

»Sympathisch ist mir auch der Vorschlag einer Aufnahmestellung durch das eigene Gros und die Aussicht, auf einen Teil des englischen Gros zum Schlagen zu kommen.«

Abweichend von dem Vorschlag wollte er aber die Aufnahmestellung nur am Tage des Rückmarsches einnehmen mit Rücksicht auf die U-Bootsgefahr und um die Aufmerksamkeit des Feindes nicht vorzeitig zu erregen. Die Mitnahme Kleiner Kreuzer und Torpedoboote schien auch ihm wenig zweckmäßig. Bei unsichtigem Wetter oder starkem Wind- und Seegang, den nach seiner Ansicht günstigsten Vorbedingungen für das Unternehmen, würden die kleineren Fahrzeuge nur ein Hindernis sein. Gegen die Mitnahme der „Kaiser"-Schiffe war aber der Chef des Stabes der Flotte, Kontreadmiral Eckermann. Sie würden bei einer Schlacht mit dem englischen Gros bei Horns-Riff schwer zu entbehren sein und die Kreuzer auf dem Rückmarsch durch ihre geringere Geschwindigkeit behindern. Diese Nachteile waren nicht von der Hand zu weisen. Man konnte daher sehr wohl im Zweifel sein, ob es richtiger wäre, die vier „Kaiser"-Schiffe mit den Schlachtkreuzern gemeinsam vorgehen zu lassen oder sie in einer mittleren Aufnahmestellung zwischen den Schlachtkreuzern und dem Gros zu halten oder letzteres geschlossen mit den vier „Kaiser"-Schiffen von vornherein weiter vorzuschieben. Über einen Punkt aber herrschte bei Admiralstab und Flotte im Gegensatz zu Admiral v. Pohl Einstimmigkeit: der Verzicht

auf eine Aufnahmestellung müsse die Unternehmung schwer gefährden. Diesen Standpunkt teilte auch Großadmiral v. Tirpitz. In einem Schreiben an Admiral v. Pohl vom 16. September erklärte er folgendes:

»Das Herausschicken unserer drei verfügbaren großen Schlachtkreuzer ohne andere Streitkräfte und ohne Rückhalt gegen die angenommene feindliche Blockadelinie bei Lindesnes halte ich deshalb nicht für richtig, weil der Einsatz an dieser Stelle mir zu hoch erscheint gegen den möglichen Gewinn.«

Die endgültige Entscheidung der Flottenleitung sah schließlich folgenden Plan vor: Die Schlachtkreuzer sollten nachts möglichst unbemerkt von feindlichen U-Booten die Deutsche Bucht verlassen, sich am ersten Tage südlich der Linie Skagerrak—Schottland halten, am darauffolgenden Morgen bei Hellwerden in der englischen Vorpostenlinie stehen, diese absuchen und so rechtzeitig den Rückmarsch antreten, daß sie noch während der Nacht oder Morgendämmerung in der inneren Deutschen Bucht wieder einträfen. Beim Auslaufen sollte sie der Kleine Kreuzer „Kolberg" mit der VII. Torpedobootsflottille begleiten, aber vor dem eigentlichen Vorstoß wieder zurückkehren. Gleichzeitig mit der Unternehmung sollten noch mehrere U-Boote gegen die Anmarschwege von Harwich und vom Humber her vorgeschoben und die Ausfahrt aus dem Moray Firth durch den Minendampfer „Kaiser" mit Minen verseucht werden, während die Hochseestreitkräfte in verschärfter Bereitschaft die weitere Entwicklung abwarten und die Kreuzer nördlich Helgolands aufnehmen würden, falls überlegene feindliche Streitkräfte sie verfolgten. Auf die erst geplante Aufnahmestellung bei Horns-Riff hatte die Flottenleitung infolge ausdrücklichen und dringenden Einspruchs Admirals v. Pohl verzichten müssen, wie aus folgendem Telegramm vom 19. September hervorgeht: „Chef des Admiralstabes übereinstimmt mit Chef der Hochseeverbände hinsichtlich Streitkräfte für Vorstoß. Chef des Admiralstabes hält nicht für angezeigt weit vorgeschobene Aufnahmestellungen mit der Flotte, weil dadurch Schlacht herbeigeführt werden kann gegen den Wunsch."

Die Torpedobootsflottillen sollten für nächtliche Vorstöße gegen feindliche Streitkräfte bereit gehalten, Luftschiffe und Flugzeuge vor und während der Unternehmung nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit aufklären. Zwei Sperrbrecher würden den beabsichtigten Weg der Schlachtkreuzer am 21. September bis 25 sm außerhalb Helgolands abfahren, um dadurch festzustellen, ob er minenfrei wäre. Dagegen sollte das Herausbringen des Hilfskreuzers „Berlin" nicht mit dem Kreuzervorstoß selbst verbunden werden, sondern diesem vorausgehen. Abgesehen davon, daß die Schlachtkreuzer durch die „Berlin" in der Ausnutzung ihrer Geschwindigkeit behindert wür-

den, müßte das Erscheinen der deutschen Kreuzer in der südlichen Bewachungslinie die nördliche vorzeitig alarmieren und damit dem Hilfskreuzer den Durchbruch erschweren. „Berlin" sollte daher bereits früher und allein auslaufen, das durch U-Boote in der Deutschen Bucht gefährdete Gebiet bei Nacht passieren und in der nächsten die beiden Bewachungslinien nacheinander durchbrechen. Eine Gefährdung des Schiffes schon vorher in der äußeren Deutschen Bucht bei Tage sei nicht anzunehmen, da hier noch niemals Bewachungsstreitkräfte festgestellt wären. Es sei weniger der Schutz durch andere Streitkräfte, der die besten Vorbedingungen für das Unternehmen der „Berlin" biete, als schlechtes und unsichtiges Wetter.

Der Zeitpunkt des Vorstoßes war im übrigen in erster Linie von der Beendigung der Kessel- und Kondensatorreparatur auf S. M. S. „Moltke" abhängig. Diese war am Vormittag des 20. September zu erwarten. Des weiteren mußten die für den Firth of Forth bestimmten U-Boote ihre Stellung schon vor Beginn des Vorstoßes erreicht haben. Noch am 18. konnten sie jedoch wegen schweren Sturmes nicht auslaufen. Zur Zurücklegung des 400 sm langen Anmarsches brauchten sie zwei Tage.

Erst am Morgen des 20. September wurde daher mit den ersten Bewegungen für die Unternehmung begonnen, indem die Boote „U 19" und „U 22" von Emden aus nach dem Firth of Forth ausliefen. Leider aber trat wiederum eine Verzögerung des Unternehmens ein, da das Anschießen der Geschütze und die Fertigstellung der Minenwurfvorrichtung auf „Berlin" noch nicht beendet war. Als endgültiger Zeitpunkt für das Auslaufen dieses Hilfskreuzers sowie des Minendampfers „Kaiser" wurde daher die Nacht vom 21. September zum 22. September bestimmt. Auch letzterer sollte ohne besondere Unterstützung vorgehen.

Am 21. September wurde eine Sichtigkeit von 20 bis 25 sm gemeldet, so daß die Aussichten für die unbemerkte Erledigung der Aufgaben der Minenschiffe äußerst gering erschien. Jedoch war zu hoffen, daß infolge des Temperaturunterschiedes gegen die letzten Tage bald Unsichtigkeit und Nebel eintreten werde. Dieser Erwartung entsprechend meldete „L 3" gegen 5 Uhr Nm. aus seiner Aufklärungsstellung 100 sm nordwestlich von Helgoland, daß er wegen zunehmender Unsichtigkeit kehrtgemacht habe, ohne etwas vom Feinde zu bemerken. Um 10 Uhr Nm. erhielt daher der Hilfskreuzer „Berlin" Befehl, auszulaufen, aber nach eigenem Ermessen umzukehren, wenn das Wetter wider Erwarten am nächsten Tage zu sichtig sein sollte. Vom Feinde lagen zu dieser Zeit folgende Nachrichten vor:

1.) Nach Mitteilung aus Kristiania: Vier Kleine Kreuzer am 20. September, 6 Uhr Nm., außerhalb Lister; Kurs West.

2.) Nach Mitteilung eines norwegischen Küstendampfers: Zwei Geschwader, eins von 12 und eins von 16 Schiffen, am 20. September zwischen 3 und 4 Uhr Vm. zwischen Mandal und Kristiansand, 3 sm von der Küste, ostwärts steuernd.

3.) Nach Meldung schwedischen Dampfers (über S. M. S. „Yorck"): 20. September in 57° 10′ Nord und 7° 10′ Ost angehalten von englischem Panzerkreuzer „Princeß Royal".

Sie wurden dem Kommandanten der „Berlin" bekanntgegeben, jedoch wurde der Entschluß für den Auslaufbefehl dadurch nicht beeinträchtigt. Vielmehr konnte nach dem bisherigen Verhalten der Engländer angenommen werden, daß die englischen Schiffe sich nicht mehrere Tage im Skagerrak aufhalten würden, wo sie sich im Bereich deutscher U-Boote glauben müßten. Sie waren außerdem weit ab vom Reiseweg der „Berlin" gemeldet worden. Wohl aber mußten diese Nachrichten für den Kreuzervorstoß berücksichtigt werden. Standen starke feindliche Streitkräfte tatsächlich im Skagerrak, so war der Rückmarsch der deutschen Kreuzer nach ihrem Einbruch in die englische Blockadelinie bedroht. Der ursprüngliche Operationsplan wurde daher abgeändert. Statt unmittelbar gegen die englische Blockadelinie vorzugehen, sollten die Schlachtkreuzer sich vorher Einblick in das Skagerrak verschaffen, um ihr weiteres Verhalten nach der dort vorgefundenen Lage einzurichten. Eine umfassende Luftaufklärung sollte dem vorarbeiten.

Der Admiralstab sah in diesen Nachrichten, insbesondere im Sichten eines englischen Schlachtkreuzers, nur eine Bestätigung seines bisher vertretenen Standpunktes der Notwendigkeit, die vorstoßenden Streitkräfte stärker zu bemessen. Kontreadmiral Behncke wurde daher zum dritten Male in diesem Sinne bei Admiral v. Pohl telegraphisch vorstellig. Bei der Stärke des englischen Schlachtkreuzergeschwaders und seiner mindestens gleich großen Geschwindigkeit halte er einen Vorstoß mit nur drei Panzerkreuzern für zu gefährlich; er befürworte, entweder die deutschen Streitkräfte zu verstärken oder den Vorstoß aufzugeben, sonst erfolge der Einsatz ohne entsprechenden Nutzen.

Inzwischen war der Hilfskreuzer „Berlin" um 12 Uhr nachts ausgelaufen. Gegen 4 Uhr Vm. am 22. September wurde er durch Vorpostenboote, denen die Unternehmung aus Gründen möglichster Geheimhaltung nicht bekanntgegeben war, als feindlicher Kreuzer oder Linienschiff gemeldet, woraus eine vorübergehende Alarmierung der gesamten Flotte entstand, bis die Verwechslung mit „Berlin" einwandfrei festgestellt werden konnte. Aber noch südlich von Horns-Riff, etwa 80 sm nordnordwestlich von Helgoland,

mußte der Vorstoß um 9 Uhr Vm. vom Kommandanten, Kapitän zur See Pfundheller, aufgegeben werden. Bei der außergewöhnlich großen Sichtigkeit und den hohen Aufbauten des Schiffes hielt er ein unbemerktes Passieren feindlicher Streitkräfte — bisher waren solche allerdings nicht gesichtet worden — für ausgeschlossen. Während des Rückmarsches der „Berlin" liefen drei U-Boote nach Horns-Riff und vier weitere nach Terschelling aus, um die dort vorgesehenen U-Linien am 23. September bei Hellwerden zu besetzen (Karte 5). Dann lief der Minendampfer „Kaiser" um 3 Uhr Nm. planmäßig gegen den Firth of Moray aus, nachdem die Helgoländer Bucht durch eine Torpedobootsflottille und eine Minensuchdivision auf U-Boote abgesucht worden war.

Kurz vor Dunkelheit dampften auch die Schlachtkreuzer jadeabwärts und ankerten mit gesetzten Netzen außerhalb der Barre, um gegen 2 Uhr Vm. von hier aus ohne Anstellen von Leuchtfeuern den Vormarsch beginnen zu können. Kaum hatten sie jedoch die Außenjade erreicht, als im Großen Hauptquartier sowohl wie bei der Flottenleitung Nachrichten des Admiralstabes eingingen, welche im wesentlichen zwar nur eine Bestätigung der früheren, vom 21., enthielten, in ihrer Verbindung aber mit diesen die Lage für den Vorstoß noch ungünstiger erscheinen ließen. Aus Kristiansand wurde berichtet, daß am 20. und 21. September 10 sm westlich Mandal zwei englische Geschwader von 12 bis 16 Fahrzeugen, gleichzeitig in der Nähe von Listerfjord zwei Kriegsschiffe gemeldet worden wären, außerdem hätten am 20. September zwischen Lindesnes und Hanstholm sechs große englische Kriegsschiffe auf Südwest-Kurs mit langsamer Fahrt gestanden, darunter der Schlachtkreuzer „Lion". Dennoch hielt Admiral v. Pohl eine Änderung seiner bisherigen Operationsdirektiven nicht für geboten. Der Flottenchef sei im Besitz der gleichen Nachrichten, ihm sollte die Verantwortung für das weitere überlassen bleiben. Admiral v. Ingenohl entschied sich gegen den Vorstoß. Nach der Meldung von nicht weniger als zwei britischen Geschwadern außer dem Schlachtkreuzergeschwader, dessen Anwesenheit in demselben Gebiet nach der Feststellung des „Lion" ihm kaum noch fraglich erschien, glaubte er es nicht mehr verantworten zu können, die drei deutschen Schiffe dem Angriff einer solchen Übermacht auszusetzen. Die Gefahr für sie, abgeschnitten zu werden, bestand nunmehr in erhöhtem Maße. Der Nachteil der geographischen Lage, daß für alle derartigen Vorstöße nur mit einer einzigen Rückzuglinie, über die sich auch der Feind klar war, gerechnet werden konnte, trat auch hier wieder deutlich in Erscheinung.

Zwar waren Vorbereitungen getroffen worden, daß die Kreuzer im

Notfall den Weg um Skagen und durch den Kleinen Belt (Aaröfund) nehmen konnten. Dieser war aber, abgesehen von der politischen Rücksicht auf Dänemark, für die Schlachtkreuzer wegen des engen, gewundenen und flachen Fahrwassers mit Schwierigkeiten verbunden. Wurden die Kreuzer zudem von überlegenen englischen Streitkräften in das Skagerrak hinein verfolgt, so war schwerlich damit zu rechnen, daß letztere die dänische Neutralität achten würden.

Vorbedingung für den Vorstoß war die zeitweilige örtliche Überlegenheit des deutschen Angreifers gewesen. Nachdem diese anscheinend hinfällig geworden war, wurde befohlen, daß die Kreuzer in dieser Nacht nicht auslaufen sollten.

Als diese Entscheidung fiel, befand sich der Minendampfer „Kaiser", Kommandant Korvettenkapitän Otto v. Bülow, bereits auf dem Vormarsch gegen den Firth of Moray (Karte 5). Nach der übergroßen Sichtigkeit am Tage des Vormarsches wurde es am 23. September gegen Mittag diesig. Gleichzeitig war starker feindlicher F. T.-Verkehr vernehmbar. Als das Schiff gegen 2.30 Uhr Nm. etwa in der Linie Lindesnes—Firth of Forth stand, sichtete es in WSW ein Fahrzeug mit zwei Masten und einem Schornstein 6 sm ab auf SO-Kurs. Kurz darauf drehte dieses auf „Kaiser" zu; es war ein Kriegsfahrzeug mit sehr hohen Masten, Segelschiffsbug und ausgeschwungenen Rettungsbooten. Wiederum wurde reger feindlicher F. T-Verkehr gehört, anscheinend meldete das Fahrzeug den deutschen Hilfskreuzer an andere in der Nähe befindliche Streitkräfte. Unter diesen Umständen konnte ein Durchhalten auf dem bisherigen Kurs für „Kaiser" bei seiner geringen Durchschnittsgeschwindigkeit von 12,8 sm verhängnisvoll werden; der Kommandant drehte daher ab und täuschte einen Kurs in das Skagerrak vor, aber erst um 3.30 Uhr gelang es ihm, nach seinem Bericht, den Verfolger abzuschütteln. Seine Anwesenheit schien verraten. Bis zum Moray Firth hatte er unter Anrechnung des wegen der Nähe des Feindes notwendigen Umweges nach 170 sm zu durchlaufen. Dann konnte jedoch erst um 4.30 Uhr Vm. mit dem Minenwerfen begonnen werden, schon eine Stunde später wäre es vollkommen hell gewesen und das Legen der Sperre dem Feinde somit kaum verborgen geblieben. Auch ein Verschieben der Aufgabe auf die folgende Nacht vom 24. zum 25. September war wegen des geringen noch vorhandenen Kohlenvorrates nicht möglich. Das Unternehmen mußte daher abgebrochen und der Rückmarsch angetreten werden. Hierbei wurde das durch seine Minenladung besonders gefährdete Schiff am nächsten Morgen östlich von Helgoland durch ein feindliches untergetauchtes U-Boot gezwungen, flaches Wasser aufzusuchen. Aber auch dorthin wurde

es anscheinend verfolgt, denn nachdem vor der Eidermündung wiederum ein U-Boot gesichtet worden war, wurden 10 Minuten später trotz einer Wassertiefe von nur 13 m zwei Torpedos auf „Kaiser" geschossen, von denen einer dicht vor dem Bug, der andere unter dem Maschinenraum durchging, glücklicherweise ohne zu detonieren. Der Hilfskreuzer wartete daher in der Eidermündung die Dunkelheit ab und lief dann erst nach Cuxhaven ein. Warum ihm nicht rechtzeitig Torpedoboote zur U-Bootsabwehr entgegengeschickt wurden, bleibt unverständlich.

Während beide Minenschiffe, „Berlin" sowohl wie „Kaiser", vorzeitig zur Rückkehr gezwungen worden waren, hatten „U 19" (Kolbe) und „U 22" (Hoppe) ihren Vormarsch trotz heftiger Regenböen und grober See planmäßig fortgesetzt. Auf der Höhe von Berwick, etwa 70 sm von der feindlichen Küste, sichtete „U 22" am 22. September gegen 9 Uhr Vm. im Norden Kriegsschiffsmasten (Karte 5 und 6). Bald war ein Kleiner Kreuzer der „Birmingham"-Klasse auszumachen, der mit sehr wenig Fahrt nach Südost lief. Der Kommandant des Bootes, Kapitänleutnant Hoppe, versuchte sofort, ihn abzuschneiden und anzugreifen, es gelang ihm jedoch bei der hohen Fahrt, die der Kreuzer plötzlich aufnahm, nur bis 8000 m heranzukommen. Der Kreuzer verschwand in Südost und wurde auch, trotzdem das Boot bis 1.20 Uhr Nm. wartete, nicht wieder gesehen. Auch drei Zerstörer, die im Laufe des Nachmittags gesichtet wurden, blieben wegen ihrer hohen Fahrt für den Torpedoschuß unerreichbar. Am Abend befand sich das Boot dicht unter der Küste, mußte jedoch bis zum folgenden Morgen mit abgestellten Motoren treiben, da keine Leuchtfeuer brannten und eine genaue Ortsbestimmung aus diesem Grunde nicht möglich war. Dann aber ließ sich Kapitänleutnant Hoppe durch verschiedene Dampfer, deren Kursrichtung er folgte, bis St. Abbs Head führen, drang von dort um 3.50 Uhr Nm. ohne weitere Bedenken unter Wasser in den Firth of Forth ein und legte sein Boot am Abend in der Largo-Bucht auf 23,5 m auf Grund (Karte 6). Als er am 24. September um 4.10 Uhr Vm. auftauchte, waren sämtliche Feuer gelöscht, nur über Edinburgh lag ein heller Lichtschimmer, während im Westen die Scheinwerfer der Forth-Brücke spielten und die Durchfahrt bewachten. Bei anbrechender Dämmerung waren nirgendwo Wachfahrzeuge zu erblicken. Auf der Suche nach Kriegsschiffen stieß das Boot unter Wasser bis zur Insel Inchkeith und weiter bis zur Stadt vor. Kreuzer und Linienschiffe wurden jedoch weder hier noch auf der Reede von Burntisland gesichtet, dagegen zwang der sehr starke Handelsschiffsverkehr zu besonderer Vorsicht, auch verschiedene Zerstörer und Fischdampfer mit Suchnetzen mußten gut im Auge behalten werden.

Die Lage des U-Bootes wurde schließlich dadurch kritisch, daß bei der glatten See und dem hellen Sonnenschein das Schraubenwasser des auf 10 m Tiefe fahrenden Bootes sowie das Spritzwasser des Sehrohres auf der glatten Wasseroberfläche sichtbar wurden. Daher legte der Kommandant das Boot um 4 Uhr Nm. auf 18,5 m Wasser in der Nähe der Liegestelle vom Abend vorher auf Grund.

Auch „U 19" unter Kapitänleutnant Kolbe hatte inzwischen zweimal die Linie der Vorpostendampfer und Zerstörer zwischen May Island und Baß Rock durchbrochen, war aber während der Nacht stets wieder in die freie See zurückgekehrt, um dort die Batterie aufzuladen.

Am folgenden Tage (25. IX.) kamen beide Boote endlich zum Schuß. Um 10.20 Uhr sichtete „U 19" zwei Zerstörer, die zwischen May Island und Baß Rock auf festen Kursen mit wenig Fahrt patrouillierten und dadurch Aussichten auf einen Angriff boten. Um 12.45 Uhr fiel auf 600 m der Bugschuß, gleich darauf ging das Boot, um der erwarteten Gegenwirkung auszuweichen, auf 20 m Tiefe. Die Zerstörer schienen aber rechtzeitig abgedreht zu haben, denn es erfolgte keine Detonation. Unglücklicherweise hatte der nur auf 1,5 m Tiefe eingestellte Torpedo die Oberfläche gestreift oder durchbrochen und sich dadurch verraten. Von den Zerstörern gejagt und mit einer weiteren Verfolgung nach Osten, Süden und Südosten rechnend, entschloß sich der Kommandant, in der Annahme, daß sich im Firth of Forth nach Feststellung der deutschen U-Boote vorläufig kein Ziel mehr bieten werde, nach Norden auszuweichen und hiermit einen Vorstoß nach dem Firth of Moray zu verbinden, um dort vielleicht noch auf Kreuzer zu treffen.

Trotz vollem Einsatz war inzwischen auch „U 22" nicht erfolgreich gewesen. Es war um Mitternacht zum 25. September in der Largo-Bucht aufgetaucht, um die Batterie aufzuladen, und legte sich um 4 Uhr Vm. wieder auf 21 m Tiefe auf Grund. Über seine weiteren Absichten äußerte sich Kapitänleutnant Hoppe folgendermaßen:

»Ein nochmaliger Vorstoß in Richtung auf die Forth-Brücke erscheint aussichtslos. Er kann meines Erachtens nur zu einem Erfolg führen, wenn das Boot ein- und auslaufend Strom mit hat, um dadurch den Unterwasseraktionsradius zu erweitern. In diesen Tagen ist mittags Niedrigwasser, das Vorwärtskommen am Vormittag durch Ebbstrom erschwert. Auftauchen und Laden nachts westlich von Inchkeith halte ich bei nicht brennenden Feuern für unmöglich. Ich beabsichtige, den Tag über im Firth of Forth zu kreuzen, dann die Stelle anzusteuern, wo ich am 22. Vm. den Kreuzer sichtete, und von hier die Rückfahrt anzutreten. Die Besatzung fühlt sich nicht überanstrengt, doch herrscht im Boot sehr hoher Feuchtigkeitsgehalt,

weil am 20. und 21. sämtliche Seeleute stets gänzlich durchnäßt von Wache kamen und weil in den letzten Tagen sehr viel unter Wasser gefahren wurde.«

Diesem Entschluß entsprechend ging der Kommandant um 7.15 Uhr Vm. vom Grund aus auf 10 m Tiefe und kreuzte unter Wasser nach Osten. Hierbei stieß er etwa eine Stunde später als „U 19" ebenfalls auf zwei Zerstörer der Bewachungslinie May Island—Baß Rock und manövrierte zum Schuß. Der erste Anlauf mißlang jedoch wegen Unterschneidens des Sehrohres, weitere Versuche scheiterten an den ständigen Kurs- und Fahrtänderungen der Zerstörer. Ohne etwas von der Anwesenheit von „U 19" und dessen gleichzeitigen Angriffsversuchen zu wissen, gab „U 22" diese um 1.21 Uhr Nm. auf. Jedoch kam es 3.56 Uhr Nm. 6 sm östlich von May Island auf 800 m zum Bugschuß gegen dortstehende Zerstörer. Diese drehten aber sofort nach dem Hochkommen der Luftblase des Torpedoausstoßes ab und liefen mit hoher Fahrt nach Westen. Um 6.25 Uhr Nm. wurde nach fast 12stündiger Unterwasserfahrt aufgetaucht, aber kaum war das Turmluk geöffnet, als ein Zerstörer das Boot von neuem zwang, auf 20 m Tiefe zu gehen. Erst 8.45 Uhr Nm. konnte es den weiteren Rückmarsch über Wasser fortsetzen, vergeblich noch eine halbe Stunde lang von Fahrzeugen mit Scheinwerfern verfolgt. Am 27. September Vm. traf „U 22" auf der Ems ein. Seine Beobachtungen faßte Kapitänleutnant Hoppe wie folgt zusammen:

»1. Im Firth of Forth östlich der Forth-Brücke befinden sich keine feindlichen Streitkräfte. Die Bewachung des Firth of Forth geschieht durch wenige Zerstörer in den Linien May Island—Baß Rock, Fidra—Elie Neß und bei Inchkeith, 30 sm nach See zu vorgeschoben, durch weitere Fischdampfer und Zerstörer.
2. Alle Leuchtfeuer sind gelöscht, Ortschaften verdunkelt.
3. Keine Aufklärung durch Flugzeuge.
4. Englischer Handel hat sich nach dem Firth of Forth gezogen, am 24. wurden etwa 100 ein- und auslaufende Dampfer gezählt.
5. Sehr viele Fischdampfer, auch Zerstörer auf der Dogger-Bank, ein (?) Kreuzer als Rückhalt.
6. Zerstörer, die das U-Boot getaucht fahrend bemerkt hatten, liefen mit hoher Fahrt der Sonne entgegen. Es war dann unmöglich, sie durch das Sehrohr im Auge zu behalten.
7. Die Haltung der Besatzung war sehr gut.

Das Maschinenpersonal hat 172 Stunden im Bootsinnern zubringen müssen, ohne daß ihm die Möglichkeit gegeben werden konnte, frische Luft zu schöpfen.«

Während „U 22" am 26. September Vm. auf südlichem Kurs die Heimfahrt angetreten hatte, war 40 sm von ihm entfernt „U 19" auf nördlichen Kurs gegangen und erreichte trotz dem bis zur Stärke 9 auffrischenden Westwind und Seegang 7.30 Uhr Nm. Peterhead. Hier war inzwischen so schwere See aufgelaufen, daß sich das Boot ihr auf 20 m Tiefe entziehen mußte. Dabei sank es vorübergehend infolge des schwierigen Tauchens bei hoher See auf 55 m, aber der Druckkörper hielt. Erst zwölf Stunden später tauchte es auf, jedoch blieb wegen des nunmehr in voller Stärke einsetzenden Weststurmes nichts anderes übrig, als ebenfalls den Rückmarsch anzutreten. Vor der hohen See herlaufend, hielt das Boot am folgenden Tage (28. IX.) Wind- und Seegang von Stärke 10 bis 11 ohne Beschädigungen aus. Am Abend des 29. September fand die strapazenreiche Fahrt in Emden ihren Abschluß.

Beide Boote hatten wiederum Hervorragendes geleistet und sich im schwersten Wetter nicht weniger gut bewährt als gegenüber starker feindlicher Gegenwirkung. Ein Erfolg jedoch war ihnen trotz kühnem Einsatz, der das U-Boot „Hoppe" erheblich weiter als bei den bisherigen Versuchen in den Firth of Forth hineingeführt hatte, nicht beschieden gewesen.

Inzwischen hatten sich bei der Flottenleitung die Nachrichten verdichtet, daß der Feind sich in Stärke von mindestens zwei Linienschiffsgeschwadern und dem Schlachtkreuzergeschwader längere Zeit im Skagerrak aufgehalten habe. Auch zahlreiche U-Boote und große Dampfer, vielleicht U-Bootsmutterschiffe oder Kohlenschiffe, waren dort gemeldet worden. Es schien daher noch am 27. September lohnend, eine Torpedobootsflottille in dieses Gebiet zu entsenden, aber der an diesem Tage wehende Weststurm verhinderte die Unternehmung. Andere Nachrichten wiesen auf starken Handelsverkehr vor dem Firth of Forth hin. Es wurde daher beschlossen, die Einfahrt zu diesem in ähnlicher Weise mit Minen zu verseuchen, wie dies schon vor dem Tyne geschehen war. Hierzu sollte „Nautilus" oder „Albatroß" vorstoßen, sobald dunklere Nächte und besonders unsichtiges Wetter die Durchführung gestatteten. Vielleicht aber eröffnete eine von „U 22" auf der Rückkehr vom Firth of Forth durch F. T. am 27. September abgegebene Meldung über das Ergebnis seiner Reise noch andere Operationsmöglichkeiten. Nach dieser standen angeblich zahlreiche Zerstörer und ein feindlicher Kreuzer auf der Dogger-Bank. Daher erhielt der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Kontreadmiral Hipper, sofort Befehl, mit den Schlachtkreuzern noch am Abend auszulaufen, um diese in der Morgendämmerung zu überraschen. Kurz bevor jedoch die Kreuzer die Jade verließen, berichtigte „U 22" seine Meldung: Die genannten Streitkräfte hatte es nicht auf der Dogger-Bank, sondern 100 bis 120 nördlich und nordwestlich von dieser

gesichtet und auch nicht am 27., sondern bereits am 22. September. Damit wurde die Unternehmung vorläufig zwecklos. Sie sollte jedoch wiederholt werden, sobald wieder einmal feindliche Streitkräfte in nicht allzu großem Abstand von der Deutschen Bucht gemeldet würden, wenn es bis dahin nicht doch noch zu dem beabsichtigten Vorstoß gegen die englischen Bewachungslinien zwischen Norwegen und Schottland kommen sollte.

Während das stürmische und wenig sichtige Wetter alle übrigen Streitkräfte im Hafen zurückhielt, schien es für die Unternehmung der „Berlin" besonders günstig. Der Hilfskreuzer erhielt daher am 28. September abermals Befehl, seine Reise nach Norden anzutreten und die englischen Bewachungslinien wenn möglich bei Nacht zu durchbrechen. Infolge des Sturmes erlitt er jedoch schon beim Auslaufen und Passieren der Minensperre derartige Verzögerungen, und die Leistungen von Kessel und Maschinen stellten sich als so gering heraus, daß der Kommandant bereits südwestlich von Horns-Riff gegen 3 Uhr Nm. kehrtmachte und nach der Jade zurücklief, da ihm die Vorbedingungen für den Erfolg nicht gegeben zu sein schienen. Die „Berlin" würde bei der geringen Marschgeschwindigkeit von höchstens 14 bis 15 sm die südlichen Bewachungslinien erst nach Tagesanbruch am 30. September erreicht haben. Dabei wurde das Wetter immer sichtiger, und schließlich deuteten F. T.-Beobachtungen angeblich bereits auf die Nähe feindlicher Kriegsschiffe hin. Nach dem Einlaufen aber erwies es sich als notwendig, zunächst Kessel und Maschinen einer gründlichen Überholung zu unterziehen, bevor an eine Wiederaufnahme des Unternehmens gedacht werden konnte.

4. Meinungsverschiedenheiten über den grundlegenden Operationsbefehl der Hochseestreitkräfte im September und Oktober 1914.

Bei dem entscheidenden Entschluß, welcher Admiral v. Ingenohl im letzten Augenblick am 23. September veranlaßte, den Vorstoß der Schlachtkreuzer gegen die britische Blockadelinie aufzugeben, hatten sich die letzten Nachrichten über den Feind gegenüber den optimistischen Vorüberlegungen im Großen Hauptquartier als stärker erwiesen. Noch bei dem ersten Auslaufen der „Berlin" hatte der Flottenchef zwar ähnlich lautende Meldungen weniger ernst beurteilt und darauf hingewiesen, daß die britischen Seestreitkräfte sich wahrscheinlich nicht längere Zeit im Skagerrak aufhalten würden, dieselbe Überlegung fand jedoch bei der Entscheidung über den großen Kreuzervorstoß keine Anwendung mehr. Tatsächlich aber traf sie, wie jetzt feststeht, auch für diesen Fall zu. Noch am 20. September hatte die „Große Flotte" allerdings an der norwegischen Küste gestanden. Auf die irrtümliche Nachricht von dem Auslaufen zweier deutscher Kleiner Kreuzer mit Torpedobooten und U-Booten nach Norden hatte sie sich sogar in einer 104 sm langen Aufklärungslinie von der norwegischen Küste nach Westen ausgebreitet. Aber schon am Abend des 22. September war sie mit den Schlachtkreuzern zusammen in das Gebiet westlich der Orkney-Inseln zurückgekehrt. Nur das III. und VI. Schlachtgeschwader waren zur Unterstützung des III. und X. Kreuzergeschwaders in der Blockadestellung zurückgeblieben. (Karte 5.)

Hätten die deutschen Schlachtkreuzer also den Vormarsch planmäßig durchgeführt, so würden sie am 23. September vormittags im Skagerrak kaum auf feindliche Streitkräfte und am 24. September in der britischen Blockadestellung jedenfalls nicht auf die feindlichen Schlachtkreuzer gestoßen sein, da sich diese bereits mit dem größeren Teil der britischen Schlachtflotte zum Kohlen in Scapa befanden. Den allein auf Vorposten befindlichen beiden Schlachtgeschwadern aber würden sie sich auch in dem ungünstigsten Falle, daß sie diese geschlossen angetroffen hätten, infolge ihrer überlegenen Geschwindigkeit vielleicht ohne Schwierigkeiten ent-

zogen haben. Auch von Scapa aus hätte ihnen der Rückzug nach der Helgoländer Bucht nicht mehr abgeschnitten werden können. Die Erfolgsaussichten waren also in diesem Sonderfall erheblich günstiger, als die deutsche Flottenleitung nach den letzten Nachrichten vermutet hatte. Dennoch wird man die Bedenken des deutschen Flottenchefs nicht von der Hand weisen können, so lange ihm ausdrücklich untersagt blieb, mit dem Gros seiner Streitkräfte eine wirksame Aufnahmestellung einzunehmen und auch die Schlacht nicht zu scheuen. Ein Erfolg freilich dieses ersten größer angelegten Offensivunternehmens würde von ganz außerordentlich günstigem Einfluß für die weitere deutsche Seekriegführung gewesen sein. Die erst nach dem Kriege bekannt gewordenen britischen Flottenbewegungen zeigen deutlich, wie wenig sich im Seekriege eine Operation auf Nachrichten über den Aufenthalt der feindlichen Streitkräfte aufbauen läßt. Bei der schnellen Verschiebbarkeit derselben hatte sich die Lage meist bis zur Durchführung des Unternehmens selbst wieder vollständig geändert. Die mit zunehmender Kriegserfahrung sich bei beiden Parteien immer mehr festigende Erkenntnis dieses Umstandes hatte dann allmählich den völligen Verzicht auf Teilunternehmungen zur Folge. Immer geschlossener wurden die Streitkräfte beider Gegner zusammengefaßt, selbst bei ganz untergeordneten Unternehmungen, stets mußte man allen Möglichkeiten feindlicher Kraftkonzentration gewachsen sein. *Ohne Einsatz der gesamten Flotte waren auch Teilerfolge nicht zu erringen.* Ihr Einsatz von deutscher Seite hätte aber wegen der Notwendigkeit der Kohlenergänzung der britischen Geschwader keineswegs bei jeder Gelegenheit die Schlacht mit der ganzen feindlichen Übermacht bedeutet, wenn der Zeitpunkt zum Vorstoß nur schnell entschlossen gewählt und bis zum letzten Augenblick geheim gehalten werden konnte. Das aber bedingte eine Handlungsfreiheit für den Flottenchef, die ihm versagt war.

In dieser Erkenntnis gaben der Aufschub des an sich mit großer Freude begrüßten Vorstoßes und die während seiner Vorbereitung aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten Admiral v. Ingenohl Veranlassung, eine grundsätzliche Entscheidung über die weitere Verwendung der Flotte herbeizuführen, nachdem schon vorher ein persönlicher Schriftwechsel zwischen ihm und Admiral v. Pohl hierüber begonnen hatte. Über die Beweggründe gibt der Flottenchef in einer schon mehrfach genannten Denkschrift[1]) mit folgenden Worten Aufschluß:

»Als nach über sechswöchiger Kriegsdauer der Feind, abgesehen von dem einmaligen Vorstoß am 28. August, keine offensive Tätigkeit gezeigt

[1]) Überlegungen, Begründungen und Erläuterungen zum Verhalten der Hochseeflotte im ersten Kriegshalbjahr, verfaßt im Januar 1918.

und der Kleinkrieg bei aller Anerkennung des Unternehmungsgeistes und des Schneids der dabei beteiligten Schiffe, Torpedoboote und U-Boote und trotz einzelner glänzender Erfolge („U 9"!) uns dem ersehnten Kräfteausgleich nicht nähergebracht hatte, schien mir der Operationsbefehl nicht mehr der Lage zu entsprechen. Es fehlte eben die Voraussetzung und Grundlage des ganzen Befehls, die strategische Offensive des Feindes durch Blockade oder dauernde Bewachung der Deutschen Bucht, die allein die Möglichkeit zum Kräfteausgleich geboten und die günstige Gelegenheit zum Schlagen mit der Flotte geschaffen hätte.

Ich wandte mich deshalb Mitte September in persönlichen Briefen an den Chef des Admiralstabes, um mich zunächst über die im Großen Hauptquartier herrschenden Anschauungen über die Seekriegführung unter den jetzigen, durch das unerwartete Verhalten des Feindes recht eigenartig gewordenen Umständen zu unterrichten und dann darauf hinzuwirken, daß der Operationsbefehl der jetzigen Lage angepaßt und daß im besonderen der Satz, der von der Ausnutzung günstiger Gelegenheiten zum Schlagen handelte, näher erläutert und begründet oder abgeändert würde, indem ich dabei zugleich um größere Freiheit in der Verwendung der Flotte bat, unbehindert durch Befehle und Anordnungen im einzelnen.«

An sich hätte der erwähnte Satz zwar kaum einer Erläuterung bedurft, denn er enthielt jede Vollmacht, welche ein Flottenchef hineinlegen wollte. Durch die Anfrage erreichte Admiral v. Ingenohl das Gegenteil seiner Absicht, denn aus den Antworten ergab sich, daß man im Großen Hauptquartier den Operationsbefehl denn doch erheblich defensiver aufgefaßt wissen wollte, als dies aus dem Wortlaut hervorging.

Nach dem 28. August waren sogar Bestrebungen im Gange gewesen, die ohnehin geringe Handlungsfreiheit des Flottenchefs noch weiter einzuschränken. Hierüber äußerte sich Admiral v. Pohl in einem Brief am 13. September 1914 folgendermaßen:

»Seine Majestät war nach jenem Vorpostengefecht in Besorgnis, daß die Flotte ebenso gegen einen übermächtigen Gegner anlaufen würde, wie es damals die Kleinen Kreuzer getan haben. Er wollte in dem Bestreben, die Flotte zu erhalten, daß Sie (der Flottenchef) ihn vor Eintritt in eine einschneidende Aktion telegraphisch um Genehmigung bäten. Mit einem solchen Befehl wäre Ihnen die Ausnutzung günstiger Chancen unmöglich geworden. Der Befehl ist unterblieben[1]). Ich bitte Sie daher, Seine Majestät oder mich

[1]) Siehe Seite 12.

möglichst frühzeitig zu informieren, wenn Sie sich zu einer größeren Aktion entschließen. Seine Majestät nimmt den regsten Anteil an allem, was die Flotte betrifft. Er hält ihre ungeschwächte Existenz für die Durchführung des Krieges für durchaus notwendig. Das hält natürlich nicht ab, günstige Chancen auszunutzen, sobald sie sich bieten und die englische Flotte herankommt.«

In einem zweiten Briefe vom 20. September 1914[1]) wurde betont, daß die Ansicht von der Notwendigkeit der Erhaltung der Flotte auch sehr bestimmt vom Reichskanzler vertreten werde. Die bisherige Führung der Flotte entspräche daher durchaus den Absichten des Kaisers. Auch Admiral v. Müller, die älteren Offiziere der Armee und das Volk hätten volles Verständnis für das passive Ausharren der Flotte, im übrigen werde die Zeit für sie noch kommen. Wie sich Admiral v. Pohl dies vorstellte, geht aus folgenden Sätzen des Briefes hervor:

»Ich glaube, daß ein energischer Vorstoß der Engländer in die Deutsche Bucht zur Zerstörung des Helgoländer Hafens und zur Verblockung unserer Flußmündungen führen kann. Ich traue es den Engländern zu, daß sie ihre Schiffe hierfür einsetzen, nachdem in England eine kräftige Agitation für ein offensives Vorgehen eingesetzt hat und nachdem sie am 28. August gezeigt haben, daß sie sich nicht scheuen, ihre Linienschiffskreuzer der U-Bootsgefahr auszusetzen.«

Demnach hielt der Chef des Admiralstabes an der Vorstellung fest, daß nur dann eine günstige Gelegenheit zur Schlacht gegeben sei, wenn die englische Flotte ihrerseits zum Angriff in der Deutschen Bucht vorginge. Er blieb daher trotz den Ausführungen des Flottenchefs, die das Gegenteil nachzuweisen suchten, bei der Ansicht, daß der Operationsbefehl die bisherige Kriegführung decke und auch für die Zukunft maßgebend bleiben müsse. Dem stand entgegen, daß sich die Vorbedingung für den Operationsbefehl: Annahme einer engeren und ständigen Bewachung der Deutschen Bucht, zweifellos als irrig erwiesen hatte. Bei seiner anders gerichteten Auffassung hielt es jedoch Admiral v. Pohl weder für notwendig noch für richtig, eine Erläuterung bzw. Begründung zu dem bisherigen Operationsbefehl zu geben[2]).

Dagegen betonte er neben der Notwendigkeit der ungeschwächten Existenz der Flotte für die Durchführung des Krieges von neuem die Aus-

[1]) Ebenfalls aus der genannten Denkschrift, dagegen in den veröffentlichten Aufzeichnungen des Admirals v. Pohl, Verlag Carl Sigismund, nicht angeführt.

[2]) Brief vom 22. September aus der genannten Denkschrift; ebenfalls wie der auf Seite 84 erwähnte in den veröffentlichten Aufzeichnungen des Admirals v. Pohl fortgelassen.

nutzung günstiger Chancen, »sobald sie sich bieten und die englische Flotte herankommt«. Mit den Worten des Operationsbefehls: »bietet sich schon vorher (vor dem Ausgleich der Kräfte) günstige Gelegenheit zum Schlagen, so muß sie ausgenutzt werden«, sei dem Flottenchef freie Hand gelassen, der Chef des Admiralstabes trete nicht dafür ein, ihn weiter zu beschränken. Wenn dem wirklich so war, so ist damit kaum in Einklang zu bringen, daß eine solche Beschränkung am 19. September bereits eingetreten war[1]). Man wird demnach die Stellungnahme Admirals v. Pohl als reichlich unklar bezeichnen müssen, sie brachte dem Flottenchef keine Entlastung, weder in der Verantwortung für Nachteile der Defensive, noch für Verluste in der Offensive.

Die brieflichen Antworten waren für den Flottenchef insofern besonders unbefriedigend, als sie in der für ihn wichtigsten Frage der Erläuterung oder Abänderung des Satzes über die Ausnutzung günstiger Gelegenheiten ablehnend lauteten. Admiral v. Ingenohl konnte sich auch keinesfalls der Ansicht des Chefs des Admiralstabes anschließen, daß ein Einbruch des Feindes in die Helgoländer Bucht etwa wie am 28. August als günstige Gelegenheit zum Schlagen im Sinne des Operationsbefehls anzusehen sei. Vielmehr würden gerade in diesem Falle alle Vorteile auf seiten des Angreifers sein, der voraussichtlich mit seiner ganzen Übermacht auftreten werde, während die deutsche Flotte, unvorbereitet und möglicherweise durch Reparaturen einzelner Schiffe oder gar durch Entsendung mehrerer Verbände nach der Ostsee geschwächt, nicht in voller Stärke eingesetzt werden könnte und bei der Entwicklung aus den engen Flußmündungen heraus den Angriffen der dann besonders zahlreich dort aufgestellten britischen U-Boote ausgesetzt werden müsse. Dagegen würden *Vorstöße aus eigenem Willen zur Herbeiführung der Schlacht* die umgekehrten Bedingungen schaffen. Dann sei der Feind der Überraschte und, nicht in voller Stärke versammelt, dem Angriff der geschlossenen deutschen Flotte ausgesetzt. Durch Auslaufen bei Nacht könnte die U-Bootsgefahr auf ein Mindestmaß zurückgeführt und der Ort des Zusammentreffens mit dem Feind innerhalb gewisser Grenzen, also im östlichen Teil der Nordsee einschließlich des Skagerraks und, wenn möglich, nicht allzuweit von der eigenen Basis entfernt, gewählt werden, wobei damals noch vorausgesetzt wurde, daß der Feind, wie es bei seiner Übermacht als natürlich galt, jede Gelegenheit zum Schlagen begierig ergreifen würde.

Nachdem der persönliche Schriftwechsel über diese Frage zu keinem Ziel geführt hatte, suchte der Flottenchef auf dienstlichem Wege eine grundsätz-

[1]) B I. Seite 72.

liche Entscheidung im Sinne des von ihm vertretenen Standpunktes herbeizuführen. In einer Denkschrift vom 25. September (Anlage 2) bat er den Chef des Admiralstabes unter eingehender Begründung, die Entscheidung des Kaisers dahin zu erwirken, daß die Flotte bei geeigneter Gelegenheit größere Vorstöße auch außerhalb der Bucht unternehmen dürfe, selbst auf die Gefahr hin, daß es dabei mit überlegenen Streitkräften zur Schlacht käme. Diese Gefahr bestehe aber nicht in jedem Falle, vielmehr biete gerade eine Unternehmung mit den gesamten Hochseestreitkräften die beste Aussicht auf ein Zusammentreffen mit einem Teile der feindlichen Flotte. Er habe daher im Auge, die englische Flotte bei einem nochmaligen Aufenthalt im Skagerrak selbst dort zum Kampf zu stellen. Dabei verhehle er sich keinesfalls, daß nach der Schlacht im Norden der Gegner mit seinen im Kanal und an der Ostküste stehenden Flottenteilen die deutsche Flotte auf dem Rückmarsch nach der Deutschen Bucht durch Torpedoboots- und U-Bootsangriffe schädigen oder zu einer zweiten Schlacht unter für die deutsche Seite ungünstigen Umständen zwingen könnte. Das wäre aber immerhin noch ein geringeres Risiko als die Schlacht in der Deutschen Bucht unter Entwicklung aus den Flußmündungen heraus bei einem Angriff des Feindes. Zweifellos bedeute dieser Vorschlag den Einsatz der Flotte, mit dem nach der wiederholt durch den Chef des Admiralstabes mitgeteilten Willensmeinung des Kaisers allerdings noch gewartet werden sollte. Diese Beschränkung habe aber die Gefahr, daß es möglicherweise erst dann zum Schlagen käme, wenn der Gegner mit allen Vorteilen der Initiative selbst zum Angriff überginge und sich in der Deutschen Bucht stellte.

Der erhoffte Kräfteausgleich durch U-Boots- und Minenunternehmungen sei trotz einigen Erfolgen ausgeblieben. Er sei nach der festen Überzeugung des Flottenchefs nur durch eine oder mehrere Schlachten mit Teilen der feindlichen Flotte zu erreichen. Dazu könne es aber nur kommen, wenn die Initiative von deutscher Seite ergriffen werde, das heißt, wenn die gesamten Hochseestreitkräfte in See gingen, um feindlichen Flottenteilen, die mit Sicherheit von der englischen Küste her gemeldet wären, die Schlacht anzubieten. Wünschte der Kaiser aber ausdrücklich aus Gründen, die bei der Flottenleitung nicht zu übersehen wären, den Zeitpunkt des Einsatzes dennoch hinauszuschieben, so bitte er den Chef des Admiralstabes, ihm eine dienstliche Weisung darüber zugehen zu lassen.

Der Flottenchef fühlte sich also nicht mehr in der Lage, auf Grund der bisherigen und von ihm nicht mehr als richtig anerkannten Weisungen — die allerdings mehr in den Privatbriefen des Chefs des Admiralstabes als im Operationsbefehl selbst enthalten waren — weiterhin in der passiven Haltung zu verharren, ohne daß ihm die Verantwortung dafür mehr als

bisher abgenommen würde. In der Verantwortung lag der Kernpunkt der Frage.

Für die Ausführungen des Flottenchefs hatte der Admiralstab in Berlin nur Zustimmung. In einer Stellungnahme vom 28. September[1]) trat der stellvertretende Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Behncke, für die Zweckmäßigkeit der Vorstöße starker Streitkräfte oder der gesamten Hochseeflotte mit aller Energie ein. Zweifellos sei hierzu die volle Handlungsfreiheit des Hochseechefs erforderlich, diese habe auch immer bestanden, denn der ursprüngliche Operationsbefehl betone ausdrücklich, daß günstige Gelegenheiten zum Schlagen auch dann ausgenützt werden müßten, wenn ein Kräfteausgleich noch nicht herbeigeführt sein sollte. Was als „günstige Gelegenheit" in diesem Sinne anzusehen sei, sei bereits früher erörtert worden. Die Erklärung für diesen befremdlichen Widerspruch in der Auslegung so wichtiger Bestimmungen ergab sich daraus, daß dem stellvertretenden Chef des Admiralstabes in Berlin erst bei dieser Gelegenheit bekannt wurde, daß inzwischen durch besondere unmittelbare Anweisungen aus dem Hauptquartier an die Flottenleitung — unter anderem durch das Telegramm vom 19. September — neue Einschränkungen des Operationsbefehls in Kraft getreten waren, die man dem Admiralstab in Berlin trotz der Bedeutung dieser Angelegenheit gar nicht mitgeteilt hatte. Die Trennung zwischen Chef und Behörde erwies sich hier wie bei anderer Gelegenheit als überaus unzweckmäßig. Unter dem Eindruck der sich aus alledem ergebenden Widersprüche trat Kontreadmiral Behncke nunmehr dafür ein, in folgender Weise Klarheit zu schaffen:

»Es muß dem Flottenchef entweder Freiheit gegeben werden, sich bietende günstige Lagen unter Verwendung der gesamten Hochseeflotte auszunutzen, oder er muß die bestimmte Weisung erhalten, die Schlacht bis zu einem später zu bestimmenden Zeitpunkt zu vermeiden. Dann müßte meines Erachtens der Operationsbefehl dahin geändert werden, daß auch günstige Gelegenheiten zum Schlagen vorläufig nicht auszunutzen sind[2]).«

Die Entscheidung könne aber um so leichter im ersteren Sinne getroffen werden, als die geplanten Vorstöße, richtig angelegt, vollen Erfolg bringen würden, ohne gleich zur Schlacht zu führen. In ihrer Wiederholung würden sie die englische Flotte aus ihren gesicherten Stellungen heraus zu einer engeren Überwachung der deutschen Flottenbewegungen zwingen. Dadurch käme sie in die Nähe der deutschen Stützpunkte, und hierdurch würden die Aussichten wachsen, Torpedo- und U-Boote an sie heranzubringen und Teile der englischen Geschwader zu vernichten. Durch gelegentliche Verluste sollte

[1]) Vgl. Anlage 3. — [2]) Randbemerkung des Admirals v. Pohl zum letzten Satz: „Wäre falsch!"

man sich von einer derartigen Kriegführung nicht abschrecken lassen, jedenfalls würde eine offensive Betätigung unter Einsatz starker Streitkräfte an einem Punkt geringere Verluste bringen als die Defensive mit weit auseinandergezogenen Bewachungsstreitkräften. Die weiteren Nachteile einer solchen wären bekannt:

»Eine moderne Flotte auf die Dauer wie bisher ganz in den Häfen zu halten, ist ohne ernsten Schaden für sie nicht möglich. Ihre Kräfte werden verbraucht, ihre Schlagfertigkeit geht verloren. Wenn sie dann plötzlich vor eine große Aufgabe, womöglich die Entscheidung, gestellt wird, besteht die Gefahr des Versagens.«

Diese Nachteile seien so schwerwiegend, daß sie gegenüber den für die Erhaltung der Flotte sprechenden politischen Rücksichten ausschlaggebend ins Gewicht fallen müßten. Eine Flotte, die während des ganzen Krieges in den Häfen gelegen und nie geschlagen habe, bilde einen erheblich weniger gewichtigen politischen Faktor als eine Flotte, die gezeigt habe, was sie könnte. Nach alledem müsse er nachdrücklich dafür eintreten, die Aufhebung der einschränkenden Weisungen zu erwirken.

Denselben Standpunkt hatte unabhängig von diesen Ausführungen auch Großadmiral v. Tirpitz vertreten, als er auf die Vorstellungen der Flotte hin am 16. September um seine Meinung zu dem geplanten Kreuzervorstoß gebeten worden war. Im scharfen Gegensatz zu Admiral v. Pohl erklärte er sich für die Ausführungen des Flottenchefs unter starker Betonung der Imponderabilien. Sein an den Chef des Admiralstabes gerichtetes Schreiben vom 16. September lautete folgendermaßen[1]):

»1. Der Bericht des Admirals v. Ingenohl vom 12. d. Mts. bestätigt meine von vornherein vertretene Ansicht, daß wir durch den sogenannten Kleinkrieg einen Kräfteausgleich nicht erlangen werden.

2. Das Ziel unseres gesamten militärischen und administrativen Vorgehens seit etwa 20 Jahren ist die Schlacht gewesen. Deshalb haben wir in der Schlacht relativ stets die besten Chancen. Mit Rücksicht auf unsere zahlenmäßige Unterlegenheit müssen wir indes anstreben, sie nicht zu weit von Helgoland zu schlagen, höchstens 100 sm entfernt davon.

3. Unsere beste Chance für eine erfolgreiche Schlacht war in den ersten zwei bis drei Wochen nach der Kriegserklärung.

4. Die Chancen dafür werden in der weiteren Zukunft für uns nicht besser, sondern schlechter, weil die englische Flotte einen erheblich größeren Zuwachs an Neubauten erhält als wir und in voller Übung bleibt.

5. Dazu kommt, daß der anfangs glänzende Geist unserer Flotte heruntergehen muß durch die Aussichtslosigkeit, zum Schlagen zu kommen.

[1]) Tirpitz, Erinnerungen. Verlag von K. F. Köhler, Leipzig. Seite 311.

6. Es kommt darauf an, daß man das Vertrauen zu unserer Flotte hat, daß die englische Flotte in einer Schlacht mit der unsrigen mehr oder wenigstens ebensoviel Einbuße erleiden wird als wir. Ich persönlich habe dies Vertrauen. Die letzte Entscheidung[1]) kann meines Erachtens freilich nur derjenige Mann treffen, der die Verantwortung dafür hat, das ist der Hochseechef. Er muß auch das Vertrauen zu sich selbst dafür haben, den Genius des Sieges in seinem Herzen tragen. Fast immer in der Weltgeschichte haben kleinere Flotten größere geschlagen.

7. Den Nutzen eines Intakthaltens unserer Flotte bis zum Friedensschluß vermag ich nicht einzusehen.

Wenn wir nach einem so furchtbaren Kriege wie dem von 1914 zum Friedensschluß kommen, ohne daß die Flotte geblutet und geleistet hat, so werden wir nichts mehr für die Flotte bekommen. Alles überhaupt vorhandene recht spärliche Geld wird in die Armee gehen, und der große Versuch Seiner Majestät des Kaisers, Deutschland zur Seemacht zu erheben, wird vergebens gemacht worden sein.

8. In der nächsten Zeit muß indessen mit der Schlacht noch gewartet werden, bis die Türkei definitiv losgeschlagen hat und bis die Hauptentscheidung im Westen gefallen ist.«

Man hat dem Großadmiral aus Ziffer 7 dieser Ausführungen den Vorwurf gemacht, er habe den Einsatz der Hochseestreitkräfte weniger aus strategischen als aus marinepolitischen Gründen der Flottenpropaganda für die Nachkriegszeit verlangt. In Wirklichkeit sah er sich zu diesem Hinweis dadurch veranlaßt, daß die Admirale v. Müller und v. Pohl bei dem Kaiser die Vorstellung nährten, der jetzige Krieg sei nur der Auftakt zum eigentlichen Ausbau der deutschen Seemachtstellung[2]). Hätte der Staatssekretär aber eine Niederlage für möglich gehalten, so würde er aus Gründen der Propaganda sicher nicht für den Einsatz der Flotte eingetreten sein. Aber auch die in Ziffer 8 enthaltene Einschränkung wurde von Admiral v. Pohl gegen die sonstige Beweisführung des Großadmirals geltend gemacht. Es ergibt sich jedoch aus dem Zusammenhang, daß diese Einschränkung nur für einen ganz kurzen Zeitabschnitt gedacht war.

In einer zweiten Stellungnahme des Großadmirals zum Bericht des Flottenchefs am 25. September fehlt diese Einschränkung ganz. Vielmehr wies er hier noch nachdrücklicher darauf hin, daß bei dem Festhalten an dem ursprünglichen Operationsbefehl, statt des erwarteten Kräfteausgleichs durch den Kleinkrieg das Gegenteil eintreten könne. Die bisherige Nutzbarmachung

[1]) Gemeint ist die Wahl des Augenblicks.

[2]) Sie bewegten sich in dieser Hinsicht ebenso wie der Reichskanzler vielfach in Vergleichen mit den Punischen Kriegen.

unserer doch sehr beachtenswerten Seemacht entspräche dem Stärkeverhältnis beider Flotten in keiner Weise. Diese Wirkung könne man auch mit sehr viel geringeren Streitkräften erreichen. Die volle Wirkung einer „fleet in being" übe nur die englische Flotte aus, die deutsche befinde sich in Gefahr, entweder fast nutzlos hinter den Strombarren den Krieg zu verbringen, während Deutschland den Kampf um Sein oder Nichtsein als größere Macht auf der Erde führe, oder aber zur Schlacht hinauszugehen, wenn nicht sie selbst, sondern der Gegner den Zeitpunkt und die Bedingungen dazu vorschreibe. Verharre die Flotte auch weiterhin in ihrer bisherigen Zurückhaltung, so werde ihre moralische Stärke und Leistung mit nicht absehbaren Folgen herabgehen. Der Kernpunkt dieser Ausführungen des Großadmirals v. Tirpitz ist im Wortlaut folgender:

»Ich bin aus diesen Gründen der Ansicht, daß die Initiative des Admirals v. Ingenohl in keiner Weise eingeengt werden darf und daß es ihm völlig überlassen bleiben muß, was er unter den vorliegenden Verhältnissen zu tun für möglich und richtig hält. Er darf auch nicht gehalten sein, fragen zu müssen, denn auch darin liegt eine Lähmung seiner Initiative. Er allein muß entscheiden. Nach meiner persönlichen Ansicht besitzt unsere Flotte erheblich mehr Schlagkraft, als es unserer jetzigen Kriegführung entspricht. Das gilt besonders von unseren gänzlich unverbrauchten Torpedobootsstreitkräften. Daß die englischen Torpedoboote schlecht angreifen können, haben sie am 28. August bewiesen.

Ich bin aus diesem Grunde der Ansicht, daß weitere Vorstöße unserer gesamten Schlachtflotte unbedingt erforderlich geworden sind. — Nichts spricht dagegen, Admiral v. Ingenohl vollste Freiheit des Handelns zu geben. Meiner Ansicht erfordert es der Verlauf des Krieges im ganzen.«

Diesen Darlegungen gegenüber bezweifelte der Admiral v. Pohl vor allem, daß die Schlacht mit der englischen Flotte aus deutscher Initiative herbeigeführt werden könnte, da diese ja unseren Küsten fernbliebe. Wie wenig diese Ansicht für das erste Kriegshalbjahr zutraf, steht nunmehr auf Grund der englischen Veröffentlichungen nach dem Kriege durch Tatsachen fest; die britische Flotte hat, gezwungen durch die Notwendigkeit, die Kanaltransporte zu decken, von Kriegsbeginn an viel häufiger in erreichbarer Nähe der deutschen Stützpunkte gestanden, als es während des Krieges nach den spärlichen Nachrichten über ihre Bewegungen, verbunden mit der geringen Aufklärungstätigkeit der deutschen Überwasserstreitkräfte, den Anschein hatte. Die Karte 7 gibt einen Überblick. Danach haben bis Januar 1915 einzelne englische Großkampfschiff-Geschwader, vorgeschoben vor dem Gros oder auch ohne seine Unterstützung, dreimal innerhalb des Umkreises

von 50 sm von Helgoland gestanden, dreimal innerhalb eines solchen von 100 sm und fünfmal zwischen 100 und 200 sm. Unter Zusammenfassung aller Streitkräfte hat außerdem die englische Schlachtflotte in dem gleichen Zeitraum zweimal innerhalb 100 sm und achtmal innerhalb 250 sm von Helgoland gekreuzt. Es ist kein Zweifel, daß eine größere Lebhaftigkeit von deutscher Seite diese Bewegungen noch vermehrt haben würde. Hätte man also die beabsichtigten Vorstöße gestattet, so wäre es sehr bald zu Zusammenstößen unter günstigen Bedingungen gekommen. Großadmiral v. Tirpitz, Admiral v. Ingenohl und Kontreadmiral Behncke hatten also in ihren Vorschlägen für eine Änderung des Operationsbefehls durchaus das Richtige erkannt, es ist auffallend, daß bei so wichtigen Stimmen die allein abweichende Stellungnahme des Chefs des Admiralstabes im Großen Hauptquartier ausschlaggebend blieb. Die Erklärung liegt in der Tatsache, daß dieser seinen Standpunkt dem des Reichskanzlers restlos unterordnete und von dem sehr einflußreichen Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, darin unterstützt wurde.

Auf Vortrag des Admirals v. Pohl entschied der Kaiser am 2. Oktober folgendermaßen:

»Die Entwicklung der Kriegslage macht es durchaus erforderlich, daß die Flotte zunächst in ihrem Bestand erhalten bleibt und sich nicht in die Lage begibt, daß sie mit überlegenen feindlichen Streitkräften zur Schlacht kommt.«

Dennoch konnten die Meinungsverschiedenheiten über diesen Punkt nicht leicht genommen werden. Der Chef des Admiralstabes erhielt daher Befehl, nach Wilhelmshaven zu fahren, um dem Flottenchef und möglichst vielen älteren Offizieren die allgemeine Lage, die ein Einsetzen der Flotte zur Zeit nicht ratsam erscheinen ließe, auseinanderzusetzen und „festzustellen, ob die Annahme, daß der Geist der Flotte hierdurch leiden könnte Berechtigung habe". Diese Annahme war freilich so selbstverständlich, daß nicht einzusehen ist, wie Feststellungen in Wilhelmshaven das Gegenteil erweisen sollten.

Die Besprechung mit dem Flottenchef fand in Gegenwart des Chefs des Stabes am 3. Oktober auf dem Flottenflaggschiff statt. Es war die erste und einzige während der Flottenführung des Admirals v. Ingenohl. Dieser betonte zunächst die schon im Interesse der Zukunft unserer Marine durchaus zwingende Notwendigkeit, daß es während des Krieges zur Schlacht mit der englischen Flotte kommen müsse und bat unter Hinweis auf die unerträgliche Lage infolge des passiven Verhaltens der Flotte um möglichst baldige Entscheidung,

daß er durch offensive Vorstöße die Schlacht mit dem Gegner suchen dürfe. Einen kurzen Vorstoß der feindlichen Flotte in die Deutsche Bucht könnte er nicht als günstige Gelegenheit zur Schlacht betrachten, obwohl man dann unter Umständen gezwungen sei, die Schlacht anzunehmen. Er müsse aber, um derartige Vorstöße zu machen, die Allerhöchste Genehmigung zum vollen Einsetzen der Flotte haben, da er stets mit der ganzen englischen Flotte als Gegner rechnen müsse; Erfolge gegen schwächere Teile der englischen Flotte wären ja möglich, sie schienen ihm aber doch unwahrscheinlich zu sein, da man kaum dem bis jetzt sehr vorsichtigen Gegner den schweren Fehler zutrauen dürfe, sich eine solche Blöße zu geben. Er könne natürlich keine Garantie für einen vollen Sieg gegen die große Übermacht des Feindes übernehmen, aber er glaube versprechen zu können, daß entsprechend dem Risikogedanken des Flottengesetzes der Gegner mindestens gleich schwere Verluste in einer durchgeschlagenen Entscheidungsschlacht erleiden würde wie wir. Jedenfalls müßte er volle Klarheit über die Entscheidung Seiner Majestät in dieser für das Verhalten der Hochseeflotte maßgebenden Frage haben, da er die Verantwortung für weiteres passives Verhalten der Flotte nicht übernehmen könne, anderseits aber auch nicht in der Lage sei, entgegen dem Sinn und Wortlaut des jetzigen Operationsbefehls die Flotte voll einzusetzen durch Aufsuchen des Feindes zur Schlacht, zumal durch die bei der Schlacht zu erwartenden Verluste die nur von der Obersten Kriegsleitung voll zu übersehende Gesamtlage möglicherweise sehr wesentlich beeinflußt werden könnte.

Admiral v. Pohl erwiderte, daß, wie er wisse, Seine Majestät ein Einsetzen der Flotte durch Aufsuchen des Feindes zur Schlacht und für die nächste Zeit — solange bis die militärische Lage des Landkrieges besser geklärt sei und wir wenigstens auf einer Seite des Kriegsschauplatzes eine Entscheidung zu unseren Gunsten errungen hätten — nicht genehmigen könne aus den bereits in seinen Briefen hervorgehobenen Gründen. Dagegen würden offensive Vorstöße der Kreuzer und Torpedoboote, besonders auch der Schlachtkreuzer, durchaus die Billigung Seiner Majestät finden; das damit verbundene Risiko von Verlusten müsse in den Kauf genommen werden. Nach den Angaben Admirals v. Pohl fand er mit diesen Ausführungen bei dem Flottenchef und dessen Chef des Stabes volles Verständnis; möglich, daß ihm nur deshalb nicht energischer widersprochen wurde, weil man die beabsichtigte Zurückhaltung der Flotte nur für eine ganz vorübergehende ansah, der man sich aus Gründen der Gesamtlage fügen müsse. Vorstöße der Schlachtkreuzer ohne Rückhalt der Flotte wider-

sprachen dagegen so sehr allen Regeln der Friedenserfahrung und Kriegskunst, daß gegen diese Absicht unter Hinweis auf die militärische Unhaltbarkeit eines derartigen Verfahrens aufs schärfste hätte Einspruch erhoben werden müssen.

Außer dem Flottenchef sprach Admiral v. Pohl auch noch die Geschwaderchefs, Vizeadmiral v. Lans und Scheer, sowie den Chef der Nordseestation, Admiral v. Krosigk. Nach seinen Aufzeichnungen sollen diese Offiziere seine Ansichten geteilt haben, worüber Großadmiral v. Tirpitz sehr erstaunt gewesen wäre, wie nach den früheren Berichten des Flottenchefs auch zu erwarten war.

Nach einer im Sommer 1920 zum Zwecke der geschichtlichen Klärung herbeigeführten Stellungnahme Admiral Scheers hat sich jedoch diese Unterredung zwischen ihm und Admiral v. Pohl in wesentlich anderer Form abgespielt, als es von letzterem geschildert worden ist. Vor allem sei aus den Ausführungen, die Admiral v. Pohl ihm gegenüber an diesem Tage gemacht habe, ein grundsätzlicher Gegensatz der Ansichten des Flottenchefs und des Chefs des Admiralstabes nicht hervorgegangen. Wenn letzterer ihm gegenüber ausgeführt habe, daß der Operationsbefehl nach seiner Meinung der Flotte durchaus die nötige Freiheit des Handelns lasse, so konnte sich Admiral Scheer mit dieser Ansicht um so mehr einverstanden erklären, als ihm wie auch den anderen Geschwaderchefs die Auslegung, welche dieser Befehl inzwischen in dem privaten Schriftwechsel zwischen Admiral v. Ingenohl und v. Pohl gefunden hatte, völlig unbekannt war. Aus diesem Grunde befand er sich in dem guten Glauben, daß der Flotte die verlangte „größere Bewegungsfreiheit zu Teilschlachten" gar nicht bestritten werde. „Daß in der Praxis doch größere Hemmungen eintraten", führte er darauf zurück, daß „das Flottenkommando diese durch seine Rückfragen selbst herbeigeführt habe". Nach seiner Ansicht hätte der Flottenchef im Rahmen des Operationsbefehls mehr Offensivgeist zeigen und den großen Schiffen auch Gelegenheit zur Betätigung bieten können. Die Verantwortung, dabei auch einmal mit der ganzen englischen Flotte zusammenzustoßen, hätte er, nach Scheer, „auf seine Kappe nehmen müssen". Damals wie 1916 als Flottenchef habe er in Übereinstimmung mit Admiral v. Ingenohl den Standpunkt vertreten: „*die Schlacht in der Deutschen Bucht auf englische Herausforderung hin muß vermieden, der Feind dagegen aus seiner Zurückhaltung herausgebracht werden*".

Es dürfte aus diesen Ausführungen zum mindesten hervorgehen, daß die Aussprache zwischen Admiral v. Pohl und Admiral Scheer von ersterem nicht mit der Klarheit geführt worden ist, daß er letzteren als Zeugen für die Richtigkeit seiner eigenen Ansichten anführen durfte. Dasselbe gilt für den Chef der Nordseestation, der nach seinen eigenen Ausführungen so

wenig über die Operationsabsichten der Hochseestreitkräfte unterrichtet war, daß einem ganz oberflächlichen Gespräch, das er hierüber mit dem Chef des Admiralstabes geführt habe, nicht die Bedeutung beigelegt werden dürfte, die es durch die Meldung Admirals v. Pohl im Hauptquartier erhalten habe. Eine tatsächliche Übereinstimmung der Ansichten bestand nur mit dem Chef des I. Geschwaders, Vizeadmiral v. Lans. Dieser war, wie aus einer Denkschrift, die er schon am 11. September dem Flottenchef eingereicht hatte, in der Tat der Ansicht, daß wiederholte Vorstöße der Flotte in die freie Nordsee mit Rücksicht auf die Erfolgsaussichten feindlicher U-Boote, Zerstörer und Minen besser zu unterbleiben hätten. Die Freiwasserschlacht sei zu vermeiden und der Gegner innerhalb der Minensperren der Deutschen Bucht zur Schlacht zu erwarten. Leider hat Admiral v. Pohl darauf verzichtet, die Stimmung der Kommandanten der Flotte zu ergründen, bei denen schon damals eine weitere Zurückhaltung der Flotte wie bisher als unerträglich und für die Zukunft verhängnisvoll empfunden wurde. Wie dem auch sei, es war der Front, insbesondere dem Flottenchef, nicht gelungen, an dem entscheidenden Tage des Zusammenseins in Wilhelmshaven den Chef des Admiralstabs von der Unhaltbarkeit der bisherigen Lage zu überzeugen. Einen Vertreter des Admiralstabes aus Berlin hatte Admiral v. Pohl zu diesen Verhandlungen trotz ihrer Bedeutung nicht hinzugezogen. Auf die Nachricht von seiner Abreise nach Wilhelmshaven hatte sich jedoch der stellvertretende Chef, Kontreadmiral Behncke, sofort ebenfalls dorthin begeben, obwohl er sich des Eindrucks nicht erwehren konnte, daß Admiral v. Pohl ihn wegen der ihm unbequemen Gegensätze in der Auffassung über die zu verhandelnden Fragen absichtlich fernhalten wollte. Streckenweise im Kraftwagen reisend, erreichte er jedoch Wilhelmshaven zu spät. Nach einer kurzen Unterredung mit dem Chef des Stabes der Hochseeflotte in früher Morgenstunde am 4. Oktober an Bord des Flaggschiffes fuhr er um 8 Uhr Vm. mit Admiral v. Pohl nach Bremen zurück. Wörtlich schreibt Admiral Behncke:

»Während der Fahrt suchte ich mit allen Gründen und Mitteln der Überredung auf ihn einzuwirken, fand ihn aber unzugänglich und auf seinen Standpunkt festgelegt.«

Ähnliche Vorstellungen des Großadmirals v. Tirpitz im Hauptquartier verstärkten nur den Widerstand der Admirale v. Müller und v. Pohl.

Das Ergebnis war eine Allerhöchste Willensmeinung an den Flottenchef vom 6. Oktober[1]), die, von Admiral v. Pohl aufgesetzt und von Admiral v. Müller mit Verbesserungen und Zusätzen versehen (vgl. die Worte in Klammern) zwar dem Kaiser vorgelegen hat, aber merkwürdigerweise nicht

[1]) Anlage 4.

von ihm unterzeichnet worden ist. Als Admiral v. Pohl den Kabinettschef auf das Fehlen des Genehmigungsvermerks hinwies, riet dieser ab, einen solchen herbeizuführen. Tatsächlich sei im Vortrage ja alles genehmigt, was in dem Schreiben enthalten sei, es könne also mit voller Berechtigung davon abgesehen werden. Dem Staatssekretär wurde dieses Schreiben zunächst vorenthalten. Es lautete in den wichtigsten Punkten folgendermaßen:

»Auf den Vortrag des Schreibens des Kaiserlichen Kommandos vom 25. September haben Seine Majestät der Kaiser allergnädigst zu befehlen geruht:

1. Die Entwicklung der Kriegslage macht es durchaus erforderlich, daß die Flotte zunächst (möglichst) in ihrem Bestand erhalten bleibt und sich nicht der Möglichkeit aussetzt (in die Lage begibt), daß sie mit überlegenen feindlichen Streitkräften zur Schlacht kommt.

Seine Majestät weist hierbei darauf hin, daß das Vorhandensein der Flotte, bereit zum Schlagen, bisher die Küsten der Nord- und Ostsee frei vom Feinde gehalten und es ermöglicht hat, daß der Handel mit den neutralen Ländern im Bereich der Ostsee wieder aufgenommen werden konnte.

Die Flotte erspart dadurch der Armee den Schutz der Küsten und ermöglicht die Verwendung der dazu notwendigen Truppen im Felde.

Nach einer Schlacht, selbst wenn sie mit Erfolg durchgekämpft wird, wird der Einfluß der Flotte bei der numerischen Übermacht des Feindes zurückgehen und unter dem Druck der feindlichen Flotte die Haltung der Neutralen nachteilig beeinflußt werden.

Seine Majestät befehlen daher, daß die Flotte sich zurückhält und Aktionen vermeidet, die zu größeren Verlusten führen können.

Dies soll aber nicht ausschließen, daß entsprechend dem Allerhöchst erlassenen Operationsbefehl günstige Gelegenheiten ausgenutzt werden müssen, den Gegner zu schädigen, [aber immer mit Rücksicht darauf, daß größere Verluste vermieden werden][1]).

Eine Verwendung der deutschen Flotte außerhalb der Deutschen Bucht, die der Feind zum Beispiel durch seine Bewegungen im Skagerrak anstrebt, liegt außerhalb der im Operationsbefehl erwähnten günstigen Gelegenheit. Auch würde es den Absichten Seiner Majestät nicht entsprechen, wenn bei einem Auftreten des Feindes mit stärkeren Kräften in der Deutschen Bucht die Schlacht angenommen würde, da dann, wie das Kaiserliche Kommando auch anführt, eine Schädigung durch U-Boote vor Beginn des Kampfes mit Sicherheit erwartet werden muß.

[1]) Bemerkung des Kabinettschefs: [] weglassen, da im Begriff der günstigen Gelegenheit eingeschlossen.

Seine Majestät der Kaiser behalten Allerhöchst sich vor, den Zeitpunkt des Einsetzens der Flotte, der jetzt (nach der allgemeinen militärischen und politischen Lage) noch nicht gekommen ist, selbst zu bestimmen.

Dagegen befehlen Seine Majestät, daß der Krieg mit U-Booten, Torpedobooten und Minen energisch weiter betrieben, aber auch dabei die Erhaltung der U- und Torpedoboote im Auge behalten wird, damit sie in den späteren Stadien des Krieges nach Besetzung der belgisch-französischen Küste nicht fehlen und mit den Torpedobooten am Tage der Entscheidung gerechnet werden kann. Auch ein Vorgehen der Schlachtkreuzer zur Schädigung des Gegners in der Nordsee findet die Billigung Seiner Majestät.

2. Seine Majestät sind von der bisherigen Kriegführung zur See in hohem Maße befriedigt und haben, wie ich bereits dem Hochseechef mündlich mitgeteilt habe, die vollste Anerkennung für den hohen Nutzen, den die Leistungen und die abwartende Haltung der Flotte für die Kriegführung bisher gehabt haben.

Seine Majestät der Kaiser erwarten von dem Geist der Führer und der Besatzungen, daß er durch die abwartende Haltung nicht leidet und daß Seine Majestät auf die Flotte rechnen können, wenn Allerhöchstderselbe den Zeitpunkt zum Einsetzen für gekommen erachten.«

Mit diesem Erlaß war eine der schwerwiegendsten Entscheidungen dieses Krieges für die Flotte gefallen. Obgleich die Voraussetzungen für den bisherigen Operationsbefehl von der Flottenleitung als irrig bezeichnet worden waren, hielt der Chef des Admiralstabes, unterstützt vom Chef des Marinekabinetts, trotz allen Gegenvorstellungen an diesem fest. Damit nicht genug, wurde die Handlungsfreiheit des Flottenchefs, statt sie, wie verlangt, zu erweitern, auf ein Mindestmaß eingeschränkt, gleichzeitig wurden für die ihm noch überlassenen untergeordneten Operationen Richtlinien gegeben, die allen Regeln militärischer Erfahrung widersprachen: es sollte gefochten, Verluste aber vermieden werden. Damit wurde militärisch Unmögliches verlangt. Unwillkürlich erinnert man sich bei der wiederholten Betonung der Anweisung, größere Verluste zu vermeiden, an den empörten Ausruf Napoleons I., als ihm ähnliche Operationsdirektiven vorgeschlagen wurden: Où donc les amiraux français ont-ils appris, qu'on pouvait faire la guerre sans courir aucun risque?[1])

Unter solchen Anweisungen mußten alle Unternehmungen von vornherein den Keim der Schwäche in sich tragen. Verliefen sie ohne Verluste, so waren sie sicher auch ohne jede strategische Bedeutung.

[1]) „Wo haben die französischen Admirale gelernt, daß man Krieg führen könnte, ohne irgendein Risiko zu laufen?"

Dennoch gab sich der Flottenchef, nicht gewohnt, in offenen Gegensatz zu einer Allerhöchsten Willensmeinung zu treten und das Gewicht seiner Stellung und Verantwortung im Interesse des Vaterlandes in die Wagschale zu werfen, trotz schweren Bedenken mit dieser Anweisung zufrieden. In seiner Denkschrift vom Januar 1918 äußert er sich hierüber folgendermaßen:

»Durch diesen neuen Allerhöchsten Operationsbefehl war Klarheit geschaffen für das Verhalten der Hochseestreitkräfte, leider nicht in dem von mir erstrebten Sinn, da das Gros der Flotte auch weiterhin zur Zurückhaltung und Vermeidung der Schlacht verurteilt war, denn eine solche ohne vollen Einsatz der Flotte und ohne größere Verluste schien mir nicht denkbar zu sein.«

Auch hier war es wieder Großadmiral v. Tirpitz, der mit dem unbestechlichen Ahnungsvermögen des geborenen Führers die Folgen des verhängnisvollen Entschlusses voraussah. Als er, leider zu spät, von der Kaiserlichen Entscheidung erfuhr, richtete er am 11. Oktober 1914 folgendes Schreiben an den Chef des Admiralstabes:

»Das von Euer Exzellenz auf Grund Ihres Immediatvortrages an den Hochseechef gerichtete Schreiben vom 6. Oktober 1914 gibt mir die Veranlassung, Euer Exzellenz folgende Bemerkungen zur Verfügung zu stellen:

1. Die Direktive, daß die Flotte sich zurückhalte und Aktionen vermeiden soll, die zu größeren Verlusten führen können, wird meines Erachtens zur Folge haben, daß sich für die Flotte die Gelegenheit zu einer Schlachtentscheidung überhaupt nicht bieten wird. Sie wird vielmehr nur dann unter günstigen Umständen zum Schlagen kommen, wenn sie versucht, durch Vorstöße, wie sie auch der Hochseechef in seinem Schreiben vom 25. September 1914 vorgeschlagen hat, den Gegner in Situationen zu bringen, die gestatten, gegen Teile der feindlichen Flotte vorzugehen und nächtliche Torpedobootsangriffe gegen ihn anzusetzen. Das Erscheinen unserer Flotte außerhalb der Helgoländer Bucht muß in den Dispositionen der feindlichen Flottenleitung Unsicherheit hervorrufen und Gegenmaßregeln veranlassen, die die feindliche Flotte oder wesentliche Teile von ihr in die Nähe unserer Küsten bringen werden. Nur so, das heißt durch Initiative unsererseits, kann sich die Flotte die Gelegenheit zur Schlacht oder doch wenigstens zur erfolgreichen Torpedobootsverwendung schaffen. Überläßt sie die Initiative dem Gegner und wartet in den Flußmündungen ab, bis dieser die Schlacht gewissermaßen anbietet, so wird sie stets stark überlegene und vorbereitete Streitkräfte vor sich haben, gegen welche sie sich aus den Flußmündungen kaum noch mit Aussicht auf Erfolg entwickeln kann.

2. Die energische Verwendung von Torpedobooten ist meines Erachtens nur möglich, wenn diese mit starken Streitkräften, am besten mit der ganzen Flotte als Rückhalt, zum Ansatz gebracht werden. Andernfalls treffen sie bald auf überlegene gemischte Streitkräfte, so daß sie nichts erreichen werden. Dagegen bin ich der Ansicht, daß, wenn es gelingt, unsere Torpedobootsflottillen entweder in der Tagesschlacht oder im nächtlichen Angriff gegen wesentliche Teile der englischen Flotte zum Ansatz zu bringen, wir große Erfolge erzielen werden. Dafür bürgt mir ihre auf jahrzehntelanger Schulung beruhende gute Durchbildung.

3. Das dauernde Liegen unserer Geschwader in den Flußmündungen kann auf die Gefechtsbereitschaft unserer Flotte nicht ohne nachteilige Folgen bleiben. Es fehlt nicht nur dem Flottenverband die Möglichkeit der Aufrechterhaltung seiner taktischen Durchbildung, sondern ohne daß dem Personal der geringste Vorwurf zu machen ist, muß auch mit Naturnotwendigkeit der glänzende Geist unseres Personals dadurch beeinflußt werden, daß ihm immer mehr die Aussicht auf eine kriegerische Betätigung entrückt wird.«

Dieser Einspruch kam ohne Schuld des Großadmirals zu spät und blieb trotz der Bedeutung des Mannes, der ihn erhob, unbeachtet. Er ging nach Kenntnisnahme durch Admiral v. Müller, ohne dem Kaiser vorgelegt worden zu sein, zu den Akten. Es war verhängnisvoll für die Marine, daß dies geschehen konnte. Der Mann, der unter dem Kaiser in wenigen Jahrzehnten die moderne deutsche Marine geschaffen und ihr den Stempel seiner Persönlichkeit aufgeprägt hatte, der die Stärken und Schwächen seines Werkes kannte wie kein anderer, wäre auch der berufenste gewesen, die Verwendung desselben im Kriege an verantwortlicher Stelle zu leiten. Er selbst hat darauf hingewiesen, daß, wer die Flotte im Kriege führen wollte, felsenfesten Glauben zu ihr haben müßte. Er hatte ihn!

In dem sicheren Gefühl, daß, ebenso wie die Armee in der Obersten Heeresleitung, auch die Marine im Kriege eine einheitliche Spitze erhalten müßte, hatte der Großadmiral am 29. Juli 1914 den Kaiser durch den Kabinettschef gebeten, die Leitung der Marine in eine Hand zu legen. Es schwebte ihm hierbei jedoch nicht etwa das Wiederaufleben des alten Oberkommandos der Marine vor, das bei sehr beschränkter Befehlsgewalt nichts mit der ganzen Material- und Personalbeschaffung zu tun gehabt hatte, sondern die Vereinigung des Admiralstabes und Reichs-Marine-Amts unter einem Oberbefehlshaber mit voller Verantwortung und weitestgehenden Vollmachten. Aus dieser Vereinigung hätte sich alles andere von selbst ergeben. Sie hätte die sofortige Beseitigung des bei dem Regierungsantritt des Kaisers

hergestellten Dualismus der beiden Obersten Marinebehörden bedeutet und damit erst die Möglichkeit einer vollen Ausnutzung der in beiden angehäuften Kräfte im Kriege eröffnet. Welchen Namen man für diese Funktion wählte, und durch welche äußere Form man den Übergang zur Wiederherstellung der alten Admiralität gefunden hätte, war Nebensache, wenn nur mit der Mobilmachung an Stelle des Nebeneinanders einer ganzen Anzahl von Immediatbehörden ein Oberbefehlshaber trat, unabhängig von jedesmal einzuholenden Entscheidungen, ein Chef der Admiralität. Organisatorisch war es dabei völlig belanglos, ob der Chef des Admiralstabes oder der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes hierzu ernannt wurde. Es handelte sich lediglich um die Frage, wer von beiden die geeignetere Persönlichkeit sei. Unter den obwaltenden Verhältnissen allerdings konnte der Großadmiral pflichtmäßig und in Übereinstimmung mit dem Urteil des Seeoffizierkorps nur sich selbst in Vorschlag bringen. Der Kaiser war jedoch nicht geneigt, diesem Antrag Folge zu geben, anderseits aber wollte er ebensowenig der Mitarbeit des Großadmirals entraten. Das Ergebnis, wie es in einem Kabinettsschreiben an Admiral v. Pohl festgelegt wurde, blieb daher eine „unglückselige Halbheit“[1]).

Das Schreiben selbst lautete folgendermaßen:

Berlin, den 30. Juli 1914.

»Seine Majestät der Kaiser und König wünschen, daß Ew. Exzellenz sich in dieser sehr ernsten Zeit über das, was Ew. Exzellenz Seiner Majestät vorzutragen haben, vorher mit dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes in Verbindung setzen und im Vortrage selbst auf etwaige abweichende Ansichten des Staatssekretärs aufmerksam machen. Seine Majestät wollen, daß Ew. Exzellenz das nicht als ein Mißtrauen auffassen, sondern nur als den Ausdruck des durch den Ernst der Lage gegebenen Bedürfnisses Seiner Majestät, möglichst Nutzen aus dem bewährten Urteil eines auf allen Gebieten des Marinewesens erfahrenen langjährigen Beraters zu ziehen.«

Merkwürdigerweise wird dieses Schreiben in den Aufzeichnungen des Admirals v. Pohl[2]) nicht erwähnt. Erst unter dem 11. August findet sich in diesen folgende Eintragung:

»10 Uhr. Admiral v. Müller teilt mit, daß Großadmiral v. Tirpitz mit ins Große Hauptquartier gehen solle. Aber nicht, um an meinen

[1]) Tirpitz, Erinnerungen. Seite 328.
[2]) Seite 10 derselben.

Geschäften beteiligt zu werden, sondern um Seine Majestät in politischen Angelegenheiten zu beraten. Er war deswegen auch noch bei mir, um mir mündlich nähere Auskunft zu geben und zu versichern, daß meine Stellung dadurch an Wichtigkeit nicht beeinträchtigt wird. — Immerhin komme ich dadurch in eine unangenehme Lage, denn Tirpitz wird es sich nicht nehmen lassen, in meine Geschäfte hineinzureden.«

Diese von den Tatsachen völlig abweichende Darstellung ist bezeichnend für den Geist, in welchem das Kabinettsschreiben von vornherein befolgt wurde. Aus der Ablehnung des Vorschlages des Staatssekretärs zur Vereinigung von Reichs-Marine-Amt und Admiralstab unter seiner Führung ergab sich außerdem die eigenartige Lage, daß, während in den Angelegenheiten des Heeres der historisch gewordene Einfluß des Chefs des Generalstabes wenigstens mit dem Ausgang der Marne-Schlacht allein ausschlaggebend wurde, der Oberbefehl über die Marine ausschließlich bei der Person des Kaisers verblieb, wodurch diesem der Ausgleich der Meinungen einer großen Zahl von Immediatbehörden der Marine selbst zufiel. Bei der räumlichen Trennung einer ganzen Anzahl von Immediatbehörden von der Person des Kaisers fiel dadurch dem Marinekabinett und seinem sehr einflußreichen Chef, Admiral v. Müller, ein weit über das organisatorisch vorgesehene Maß hinausgehender Einfluß auf die Seekriegführung zu. Wesentlich dazu beigetragen hat allerdings auch der Umstand, daß der Chef des Admiralstabes nicht von Anfang an ohne weiteres für sich die Stellung in der Marine in Anspruch nahm, die der Chef des Generalstabes in der Armee besaß. Freilich hätte wohl nur Großadmiral v. Tirpitz eine solche Stellung durchsetzen können. Neben anderen Umständen hat diese ungleichartige Organisation auch wesentlich dazu beigetragen, die straffe, ressortmäßige Zusammenarbeit zwischen Heer und Marine selbst da, wo sie angestrebt wurde, zu erschweren.

Noch konnte niemand das ganze Unglück ahnen, welches die unzusammenhängende Behandlung der Marinefragen im Kriege über die Nation verhängen sollte. Heute ist es nicht mehr zweifelhaft, daß die damalige Ablehnung einer Obersten Seekriegsleitung mehr als anderes der Marine zum Verhängnis geworden ist. Die sich daraus ergebende Mitwirkung unverantwortlicher Ratgeber veranlaßte später wegen der Meinungsverschiedenheiten über die Art der Durchführung des U-Bootshandelskrieges den Großadmiral v. Tirpitz und Admiral Bachmann zur Ablehnung der weiteren Mitverantwortung und Einreichung des Abschiedsgesuches. Wenn man jetzt rückschauend die verhängnisvollen Folgen der Entscheidung vom 6. Oktober für die Seekriegführung in der Nordsee überblickt, wird man sich

fragen müssen, ob nicht ein derartiger Schritt des Staatssekretärs statt des einfachen Einspruches schon damals oder sogar schon bei Ablehnung seiner Forderung einer einheitlichen Seekriegsleitung am Platze gewesen wäre.

Allerdings war seinerzeit kaum zu übersehen, wie die Dinge schließlich laufen würden. Über die Art und Weise, in welcher der Großadmiral und andere ihren abweichenden Standpunkt in Fragen der Seekriegführung verfochten haben, geben schließlich die angeführten Dokumente durchaus kein vollständiges Bild. Eingestellt auf die subjektive Auffassung der Vertreter entgegengesetzter Ansicht und meist nach langem mündlichen Gedankenaustausch mit diesen niedergeschrieben, um im Augenblick etwas zu erreichen, waren sie keineswegs für Zwecke späterer geschichtlicher Auswertung verfaßt. Dem Großadmiral, dessen sehr kurze und prägnante Stellungnahmen im Gegensatz stehen zu den breit ausgeführten Denkschriften der anderen, schien jedenfalls wichtiger als der Federkrieg die Tat. Noch glaubte er, gestützt auf die Eindrücke, die er inzwischen aus einem persönlichen Briefwechsel mit dem Flottenchef gewonnen hatte, dieser werde nunmehr trotz allem den Entschluß zu einer solchen finden. Aus eigner Anschauung konnten in dieser Hinsicht überdies nur die Führer der Front urteilen. Es heißt aber die Verantwortung derselben sehr weit fassen, wenn man behaupten will, zum mindesten nach dem 28. August hätte einer von diesen seine Stimme dafür erheben müssen, daß es so nicht weiter gehe, auch wenn es ihm den Kopf gekostet hätte. Um so größer das Verdienst, wenn sich ein solcher gefunden hätte. Soweit überhaupt Vorstellungen aus der Front erhoben worden sind, waren sie jedoch vertraulich an den Kabinettchef gerichtet und gerieten damit bei der Einstellung des letzteren ohne weiteres auf ein totes Geleise. Die Ansichten des Großadmirals allerdings waren dem Kaiser völlig bekannt, jedoch hatte der wenig glückliche Ausgang des Vorpostengefechts vom 28. August auf den Kaiser einen so nachhaltigen Eindruck gemacht, daß er sich nunmehr für andere Anschauungen als die des Reichskanzlers und der beiden anderen Admirale des Hauptquartiers unzugänglich erwies. Mit dem abnehmenden Prestige der Marine im Hauptquartier, wie es in ihrer wahrlich nicht selbst gewählten Zurückhaltung begründet war, sank dann auch ständig der Einfluß des Großadmirals. Daß er dann immer sorgenvoller in die Zukunft sah, zumal er wohl der einzige war, der im Hauptquartier aus der Kenntnis der Seekriegsgeschichte heraus sofort zum vollen Bewußtsein dessen gelangte, was der Eintritt Englands in den Krieg unter gleichzeitiger Zurückhaltung der deutschen Flotte bedeutete, ist unter diesen Umständen nur zu begreiflich. Hatte er bei Kriegsbeginn noch gehofft, durch seine Anwesenheit im Großen Hauptquartier seinen früheren Einfluß bei dem Kaiser geltend machen und sogar mit dem Chef des Ad-

miralstabes zusammen arbeiten zu können, so mußte er bald erkennen, daß letzterer immer mehr unter den Einfluß des Reichskanzlers und Kabinettchefs geriet, während er selbst, mit dem 28. August beginnend, bei aller äußeren Schonung mit seinen Einwendungen nicht mehr das Ohr des Monarchen besaß. Hierfür trifft den Chef des Admiralstabes und den des Marinekabinetts in erster Linie die militärische Verantwortung. Sie tragen sie auch zum weitaus größten Teile für die Entscheidung, die Flotte nicht einzusetzen.

Am 7. Oktober 1914 schrieb der Chef des Marinekabinetts, Admiral v. Müller, in Beantwortung eines Briefes an den Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, u. a. folgendes:

„Es wäre ein großer militärischer und politischer Fehler, eine Schlacht zu suchen, nur um mit der Flotte als Kampfinstrument in die Erscheinung zu treten."

Der Satz ist an sich unanfechtbar, das Verlangen war aber auch von niemandem gestellt worden. Die Bedeutung dieses Satzes liegt daher in der völligen Ablehnung und Verkennung aller bisher vom Admiralstabe, von der Flotte und von Großadmiral v. Tirpitz angeführten Argumente für die militärische Notwendigkeit und die Erfolgsaussichten einer Schlacht. Nicht um mit der Flotte als Kampfinstrument in Erscheinung zu treten, sondern um die Kampfanstrengungen gegen den mächtigsten und gefährlichsten Feind endlich auf dessen ureigenstes Kampfgebiet, die See, zu verlegen, weil sonst die Niederlage unausbleiblich war, durften die gewaltigen hierfür von deutscher Seite angesammelten Kräfte nicht nutzlos hinter den Strombarren vermodern. Es war möglich, daß der Gedanke, die Flotte als rein politisches Instrument aufzusparen, in den Köpfen einseitig politisch oder kommerziell gerichteter Laien entstehen konnte, aber es ist schwer zu begreifen, wie dieser Gedanke bei Seeoffizieren von militärischer Erfahrung und seekriegsgeschichtlichen Kenntnissen Eingang fand. Kein ausgeklügeltes politisches Argument wird heute nach der Kenntnis des Kriegsausgangs den hier begangenen Fehlgriff entschuldigen können. Seinerzeit freilich überwucherten solche Argumente angesichts der Schwierigkeit des Problems jede nüchterne strategische Erkenntnis. In den Akten des Marinekabinetts befindet sich ein inhaltsreicher Briefwechsel[1]) des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, des Herrn Ballin, der diese Gedankengänge, wie sie vielleicht typisch waren, anschaulich darlegt. In der Zeit vom 1. bis 12. Oktober schrieb er, angeregt durch einen Brief des Großadmirals v. Tirpitz, mehrfach an diesen und Admiral

[1]) Vgl. Anlagen 6 bis 9.

v. Müller über diese Fragen. Bezeichnend ist, daß in diesen Briefen Ballins über der Frage, was nach dem Kriege zu geschehen habe, die wesentlich bedeutungsvollere, mit welchen Mitteln der Krieg zu gewinnen sei, in den Hintergrund tritt. Trotz seinen überseeischen Erfahrungen, trotz seiner überragenden Bedeutung und unzweifelhaften Verdienste um die Gegenmaßnahmen im Wirtschaftskrieg, und obgleich man ihm eine bessere Kenntnis Englands und der Engländer hätte zutrauen sollen, glaubte Herr Ballin an eine für Deutschland günstige Entscheidung des Krieges zu Lande. Sobald Frankreich und Belgien zu Boden gerungen seien, werde auf der Grundlage einer Verständigung auf Kosten der Flotte ein Bündnis mit England und Frankreich zu haben sein. Englands Forderungen in dieser Hinsicht würden ein annehmbares Maß nicht überschreiten. Keineswegs aber wäre es eine glückliche Vorbereitung eines auf dieser Grundlage zu erstrebenden Friedens, wenn es der deutschen Flotte gelingen würde, der englischen eine siegreiche Seeschlacht zu liefern. Man solle es ihm nicht übel deuten, wenn er sich hiermit etwas vorlaut auf dieses ihm fernliegende Gebiet wage. Jedenfalls werde man seiner Überzeugung nach in England, wenn dessen Flotte eine Schlappe in offener Schlacht erleide, in eine geradezu wahnsinnige Wut ausbrechen, es müsse dann bis auf den letzten Mann und Groschen kämpfen. Das läge in der Natur der Sache. Denn, habe England sein Prestige zur See auch nur teilweise eingebüßt, so verliere es damit die großen Kontinente, die sich bisher in der Form von Kolonien der kleinen Insel unterordneten. Die englische Existenzberechtigung in ihrer gegenwärtigen Form höre auf zu bestehen, wenn die Vorherrschaft auf dem Meere für England verloren ginge:

»Könnten wir eine solche Bankerotterklärung Englands erreichen und es auswischen aus der Reihe der Großmächte, das wäre ein Erfolg so groß und so gewaltig, daß man dafür den letzten Mann und den letzten Groschen zu opfern voll berechtigt ist. Aber ich fürchte, es bleibt ein zu hoch gespanntes Ziel. Man soll nicht nach den Sternen greifen. England hat immerhin die Zufuhr seiner Lebensmittel aus atlantischen Ländern, während wir bei einem solchen durch Jahre sich hinziehenden Krieg kaum bestehen können. Aber wir dürften auch hungern dafür, wenn die Lösung der Aufgabe wirklich aussichtsvoll ist.«

Verzichte man aber auf den Kampf zur See, — hier beginnt der Trugschluß —, so würde das die Verhältnisse für uns nur günstig beeinflussen. Es würde sich folgendes ereignen:

»Wenn die Engländer ihre Armee vernichtet sehen, wenn sie sehen, daß dieser ekelhaft kleinliche Wirtschaftskrieg, der darauf gerichtet ist, uns das Geld aus der Tasche zu stehlen, ein erfolgloses Unternehmen bleibt, wenn sie

merken, daß die Verhältnisse in ihren Kolonien anfangen, unsicher zu werden, wenn ihnen endlich der Ekel kommt über den Gedanken, daß sie mit den Slawen und den gelben Kerlen zusammen in einem Bett liegen, dann werden sie gewiß friedensbereit sein, zumal wenn Frankreich und Belgien auch nach dem Frieden verlangen.«

Der Tag, an dem wir Ostende, Boulogne und Calais hätten, wäre für England der psychologische Augenblick.

»Das gegenwärtige englische Kabinett ist eingeschworen auf den alten englischen Gedanken von der „balance of power". England ist heute von den drei feindlichen Großmächten die einzige, welche an einer stärkeren Schwächung Deutschlands kein Interesse hat. Wenn der Krieg für uns unglücklich gewesen wäre[1]), hätte England vielleicht zugegeben, daß die Franzosen Elsaß und Lothringen uns wieder abnähmen, und wäre in seiner Kriegsentschädigungsfrage nicht bescheiden gewesen, im übrigen aber hätte man englischerseits — das ist meine Überzeugung — eine Veränderung des politischen Gleichgewichts in Europa nicht geduldet.

Man würde nur als eine conditio sine qua non ein Flottenagreement durchzusetzen versucht haben. Ich gehe so weit zu glauben, daß England, wenn wir unglücklich gewesen wären und Rußland uns überrannt hätte, sich auf unsere Seite geschlagen haben würde, um das Gleichgewicht nicht etwa zugunsten Rußlands erschüttert zu sehen.«

Wie aus seiner Antwort auf diesen Brief hervorgeht, stimmte Admiral v. Müller mit der Stellungnahme des Herrn Ballin in dem Nichteinsetzen der Flotte überein, der von letzterem geäußerte Optimismus über die politische Entwicklung ging ihm jedoch zu weit. Er äußerte sich hierzu folgendermaßen:

»Es muß noch vieles gegen England zum Tragen kommen, im nahen und fernen Orient, bevor England auf einen Frieden eingeht, wie Sie sich ihn vorstellen, einen Frieden, der uns wirtschaftlich nützliche Kolonien beläßt und einen gesicherten Welthandel, der eine Bedingung für unsere Weltmachtstellung bildet. Ein entscheidender Sieg in Frankreich und Rußland sind notwendige Etappen auf dem Wege zu diesem Ziele. Aber damit allein wird das Ziel nicht erreicht.«

Eine Interessengemeinschaft mit England, selbst auf Grund eines Flottenabkommens schien ihm kaum möglich, darum solle sich die Regierung keinen Illusionen hingeben:

»Auf jeden Fall muß von uns eine Neugruppierung der europäischen

[1]) Hier nimmt der Briefschreiber die glückliche Durchführung des Krieges bereits als Tatsache an.

Mächte angestrebt werden, vielleicht besser o h n e als m i t England, dessen Brutalität als Seemacht selbst seinen jetzigen Verbündeten klar geworden sein wird.«

Trotz dieser Erkenntnis aber unterstützte Admiral v. Müller in der Hauptfrage Gedankengänge solcher Persönlichkeiten, die in der Verkennung des britischen Vernichtungswillens eine baldige Verständigung mit England erhofften und in einer stärkeren Beteiligung der deutschen Flotte nur ein Hindernis hierfür erblickten.

So warnte Herr Ballin in seinen Briefen, daß die Flotte auf keinen Fall eingesetzt werden sollte, so lange man es vermeiden könnte. Es wäre das „geradezu eine Vergeudung eines großen Stückes des Nationalvermögens". Und weiter heißt es:

»Das kürzlich wieder aufgetauchte, mir allerdings nie entschwundene Wort „fleet in being" serviert Ihnen alle bezüglichen Erwägungen in einer Nußschale.

Die Flotte ist in meinen Augen nie etwas anderes gewesen und darf nichts anderes sein wie die unerläßliche Reserve einer gesunden Weltwirtschaft. Und ebensowenig, wie ein gewissenhafter Direktor die Reserven seiner Gesellschaft angreifen wird, solange nicht die bitterste Notwendigkeit ihn dazu zwingt, ebensowenig sollte man die Flotte in den Krieg hineinziehen, so lange nicht der härteste Zwang dafür vorliegt.«

Dem ist bedingt zuzustimmen, aber nach Ansicht des Großadmirals v. Tirpitz, des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes und auch des Flottenchefs war eben diese bitterste Notwendigkeit, dieser härteste Zwang bereits eingetreten. Er bestand tatsächlich bereits seit dem Eintritt Englands in den Krieg. Das enthüllte sich damals freilich maritimen Fachmännern klarer als den Außenstehenden. Ihre Warnungen wurden von den Stimmen unverantwortlicher Ratgeber übertönt, um so mehr, als die Geschlossenheit der Meinungen im eigenen Lager fehlte. Das aber war das Wesentliche.

Die Lauheit in der Beurteilung der Erfolgsaussichten zur See, die Überschätzung der Zahl gegenüber den Imponderabilien des Krieges, die Neigung, das Schwert zu früh mit der Feder zu vertauschen und die Verkennung der unerbittlichen Tatsache, daß dieser Krieg nur durch den völligen Einsatz aller Kräfte der Nation zu einem glücklichen Ende zu bringen sei, hatte bei der besonders schwierigen strategischen Lage, in welche er die Flotte stellte, auch in Fachkreisen Eingang gefunden. So enthielt eine vom Chef des Stabes, Kontreadmiral Eckermann, am 9. September entworfene Denkschrift an den Chef des Admiralstabes über die politischen Gründe, die

seiner Ansicht nach gegen den Einsatz der Flotte sprachen, etwa folgende Gedankengänge:

Dem Operationsplan läge seiner Überzeugung nach die Überlegung zugrunde, daß die politische Bedeutung der Flotte für die Dauer des Krieges und den Friedensschluß fortfalle, wenn sie zu Beginn des Krieges in einer entscheidenden Schlacht auf hoher See eingesetzt werde. Der Handelsverkehr in der Ostsee werde dann dem Feinde ebenso ausgeliefert sein wie der in der Nordsee, der englische Druck auf Dänemark und Holland werde wirksamer werden und die Entlastung der Armee durch die Flotte an der Küste der Nord- und Ostsee und den Landesgrenzen der neutralen Seestaaten aufhören. Das Kriegsziel Englands sei neben der wirtschaftlichen Schädigung und der Unterbindung der deutschen Schiffahrt, die auch durch eine siegreiche Schlacht nicht wesentlich verringert werden könne, die deutsche Flotte. Zur Erreichung dieses Zieles werde die britische Flotte vielleicht über kurz oder lang doch in die Deutsche Bucht kommen, vielleicht aber sei England dieses Risiko zu groß, dann werde es zu keiner Entscheidungsschlacht kommen. Damit werde England bei Kriegsende seine Armee verloren haben, während die Bedrohung durch die deutsche Flotte weiter fortbestehe. Unter solchen Umständen könne England kaum Frieden machen und werde die Schlacht dann in letzter Stunde, selbst unter ungünstigen Verhältnissen, anbieten müssen. Es sei daher falsch, von deutscher Seite schon zu Kriegsbeginn eine Entscheidungsschlacht innerhalb der Deutschen Bucht anzustreben, wenn hierbei mit großer Überlegenheit des Feindes gerechnet werden müsse. Man würde damit nur seinen Absichten entgegenkommen.

Das Auffallendste an dieser Betrachtung ist ihre negative Einstellung. Die vernichtende Niederlage der deutschen Flotte im Falle der Entscheidungsschlacht wird stillschweigend vorausgesetzt, die vielen günstigen Möglichkeiten eines Vorgehens aus eigener Initiative werden nicht berührt, es fehlte also bei dem verantwortlichen Chef des Stabes der Hochseeflotte an dem Vertrauen, das nach der Überzeugung des Großadmirals v. Tirpitz Vorbedingung des Erfolges sein mußte. Deutlich geht daraus hervor, daß Konteradmiral Eckermann nicht die Persönlichkeit war, eine großzügigere Auffassung des Operationsbefehls zu unterstützen und dem Flottenchef entsprechende Unternehmungen in Vorschlag zu bringen. Zu dieser Denkschrift bemerkte der Flottenchef, daß die rein militärischen Chancen für die Flotte jedenfalls besser lägen, wenn man durch kleinere offensive Vorstöße sich selbst Zeit und Umstände zum Schlagen aussuche. Er wolle, vorläufig jedenfalls, von der Absendung der Denkschrift Abstand nehmen. Den militärpolitischen Teil halte er überhaupt nicht für geeignet zur Absendung.

Diese Verschiedenheit der Ansichten in so grundlegenden Fragen bereits

innerhalb der Flottenleitung war für die Führung des Seekrieges äußerst bedenklich. Dennoch führte sie nicht zu einem Wechsel in der Persönlichkeit des Chefs des Stabes. Von den Geschwaderchefs war es der Chef des I. Geschwaders, Vizeadmiral v. Lans, der in schärfster Form für die Defensive eintrat. Aus Erwägungen, die er am 15. September im Kriegstagebuch niederlegte (vergleiche Anlage 5), wie auch aus einer schon genannten Denkschrift vom 11. September[1]) geht hervor, daß sich ihm im Gegensatz zum Flottenchef alle Nachteile mit einer aus eigenem Willen angestrebten Freiwasserschlacht, alle Vorteile mit einer Schlacht hinter den Minensperren der Helgoländer Bucht zu verbinden schienen. In der Voraussetzung, daß der Gegner schließlich doch kommen und die Schlacht in der Helgoländer Bucht anbieten müsse, falls ihm andere Gelegenheiten versagt würden, schien es ihm daher besser, bis dahin auf eigene Initiative zu verzichten und nicht, wie es die Zurückhaltung des Gegners an sich nahezulegen schien, durch Vorstöße Fühlung am Feind zu suchen.

Nach den hier geschilderten verschiedenen Strömungen in der Frage des Einsetzens oder Nichteinsetzens der deutschen Flotte steht somit fest, daß es zwar auch in Fachkreisen Anhänger einer weiteren abwartenden Haltung der Flotte gegeben hat, daß ihre Stimmen aber übertönt wurden von rechtzeitigen und sehr gewichtigen Warnungen vor den Folgen einer zu weit gehenden Defensive. An Vorschlägen zu einer der Kriegslage und den strategischen Verhältnissen des Nordseekriegsschauplatzes in gleicher Weise rechnungtragenden Verwendung der Flotte hat es nicht gefehlt. Sowohl von Großadmiral v. Tirpitz, wie von Kontreadmiral Behncke und Admiral v. Ingenohl sind solche gemacht worden. In der entscheidenden Sitzung in Wilhelmshaven hat sich jedoch letzterer als der in erster Linie neben dem Chef des Admiralstabes Verantwortliche der Entscheidung im negativen Sinne ohne nochmaligen Widerspruch oder Niederlegung seines Amtes leider gefügt. Damit übernahm Admiral v. Ingenohl aber einen erheblichen Teil der Verantwortung für den weiteren Verlauf des Krieges in der Nordsee, solange seine Flagge auf dem Flottenflaggschiff wehte.

[1]) Siehe Seite 95.

5. Das Problem der inneren Linie, Kaiser Wilhelm-Kanal und Belte.

Bereits zwei Tage nach dem Aufgeben des Kreuzervorstoßes wurde die Flottenleitung von neuem vor eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung gestellt. Am 24. September wurden englische U-Boote bei Vinga im Anmarsch durch das Kattegat gemeldet. Um 10 Uhr Nm. aber ging folgendes alarmierende Telegramm bei dem Hochseechef ein:

»Vertrauensmann in Malmö meldet: 5.30 Uhr Nm. englische Flotte im Großen Belt eingelaufen, nachdem Minensperren durch Sperrbrecher beseitigt. Admiralstab.«

Falls diese Meldung auf Tatsachen beruhte, konnten die strategischen Folgen für die unter dem Oberbefehlshaber der Ostsee, Prinz Heinrich von Preußen, zu einer Demonstration an der russischen Küste stehenden Streitkräfte, zu denen u. a. das IV. und V. Geschwader gehörten, leicht zu größeren Schwierigkeiten führen. Wie ernst die Nachricht in Berlin genommen wurde, ergab sich aus einem gleich darauf folgenden Telegramm, daß der Admiralstab es für notwendig halte, so viele Streitkräfte wie nur möglich, in erster Linie U-Boote und Torpedoboote, sofort nach der Ostsee zu werfen. Entsprechende Anordnungen möchten getroffen werden, bis weitere Befehle vom Großen Hauptquartier eingingen. Diese folgten bereits 10 Minuten später. Danach sollte auch das II. Geschwader für die schleunige Durchfahrt durch den Kanal bereitgehalten werden. 11.15 Uhr Nm. ging der Befehl ein, daß auch das I. und III. Geschwader Vorbereitungen zur Fahrt nach der Ostsee zu treffen hätten.

Zunächst gingen die in der Nordsee verfügbaren U-Boote nach Brunsbüttel, während der Oberbefehlshaber der Ostsee den Langeland Belt durch eine Minensperre schließen ließ[1]). Auf seine Bitte wurden ihm die in Kiel zu Probefahrten befindlichen Schiffe der Hochseeflotte „Derfflinger", „Prinz Heinrich" und „Berlin" zur Verteidigung der Kieler Bucht zur Verfügung gestellt. Diese Streitkräfte sollten am 25. September durch „Roon", „Prinz Adalbert", alle Kleinen Kreuzer außer „Straßburg" und die I., III. und V. Torpedobootsflottille verstärkt werden. In der Nordsee begannen

[1]) Näheres siehe „Der Krieg zur See", Ostsee, Band I, Seite 151 ff.

inzwischen die Großkampfschiffe mit der Kohlenabgabe, um auf Kanaltiefgang zu kommen. Bei der Langwierigkeit dieser Arbeit konnten sie nach den bisherigen Erfahrungen jedoch erst in vier bis fünf Tagen für die Kanalfahrt bereit sein. Es bestand daher die Besorgnis, daß die am 25. September 4 Uhr Vm. noch bei Gotland und Bornholm stehenden Ostseestreitkräfte, vor allem das IV. und V. Geschwader, durch die Engländer nach ihrem Durchbruch durch den Großen Belt abgeschnitten werden könnten.

Unterdessen hatte die Luftschiffabteilung Befehl erhalten, den Südausgang des Großen Belts aufzuklären. Gleichzeitig gingen Flugzeuge von Kiel in der gleichen Richtung vor. Bereits gegen 7.30 Uhr Vm. am 25. September konnte „L 3", Kapitänleutnant Fritz, melden, daß weder in der Kieler Bucht noch im Langeland Belt feindliche Streitkräfte ständen. Bald bestätigten weiter einlaufende Nachrichten, daß es sich in der Tat um falschen Alarm handelte. Leider zu spät, um die bereits auf die ersten ungewissen Nachrichten hin eingeleiteten erheblichen Verschiebungen von Streitkräften noch rückgängig machen zu können.

Wie sich nachträglich aus den Berichten neutraler Dampfer ergab, war in Kopenhagen nichts von dem Eindringen englischer Geschwader in den Sund oder Großen Belt bekannt, die dänischen Minensperren in ersterem waren unangetastet. Auch in Stockholm hatte man an offizieller Stelle über ein Einlaufen englischer Streitkräfte in den Großen Belt nichts gehört, dagegen blieb es immerhin möglich, daß ein Durchbruch englischer U-Boote in die Ostsee etwa durch die Flint-Rinne stattgefunden hatte. Nach Angaben von zuverlässiger Seite war sogar ernstlich mit letzterem zu rechnen, während die Gefahr einer größeren englischen Aktion in die Ostsee zur Zeit noch nicht vorlag.

Daraufhin wurden die Hochseestreitkräfte nach der Nordsee zurückgezogen bis auf die Kreuzer „Roon" und „Prinz Adalbert" sowie zwei Torpedobootsflottillen und drei U-Boote, die bis zur Rückkehr des IV. und V. Geschwaders nach Kiel zur Verfügung des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte bleiben sollten. Die Großkampfschiffe stellten die Vorbereitungen für die Kanalfahrt ein, und nur das II. Geschwader wurde noch weiterhin für eine solche bereitgehalten.

Am Nachmittag des 25. September sichteten „L 5", Oberleutnant zur See Hirsch, und die Flugzeuge über dem Großen und Kleinen Belt ebenfalls keine feindlichen Streitkräfte. Bei der Flottenleitung bestärkte sich daher auch aus diesem Grunde die Annahme immer mehr, daß ein Vorstoß englischer Streitkräfte in das Kattegat keineswegs beabsichtigt gewesen sei, vielmehr nur die bereits bei Gelegenheit des geplanten deutschen Kreuzervorstoßes gemeldete Anwesenheit solcher im Skagerrak dieses Gerücht ver-

ursacht habe. In Wirklichkeit hätten diese Verbände wahrscheinlich nur die Aufgabe gehabt, U-Boote dorthin zu schleppen oder zu geleiten, um diese dann selbständig durch die Belte oder den Sund in die Ostsee vorgehen zu lassen. Große Dampfer, die bei den britischen Geschwadern gemeldet worden waren, könnte man vielleicht als U-Bootsmutterschiffe ansprechen. Für den weiteren Verlauf der Unternehmung rechnete man mit folgenden Möglichkeiten: Entweder würden die englischen U-Boote sich nunmehr auf russische, oder, was aber als weniger wahrscheinlich galt, auf neutrale Häfen stützen, vielleicht aber handele es sich auch nur um einen kurzen Vorstoß in die Ostsee, so daß die britischen Streitkräfte die Rückkehr der U-Boote im Skagerrak abwarten würden. Die letztere Annahme schien durch Nachrichten bestätigt zu werden, nach denen die englischen Geschwader auch jetzt noch im Skagerrak stehen sollten, obgleich die Meldungen deutscher Luftschiffe nach verschiedenen bis dorthin ausgedehnten Aufklärungsfahrten dem widersprachen. Ebenso ließen Meldungen über das Auftreten englischer U-Boote im Sund und in den Belten keinerlei sichere Schlüsse über das Ziel ihres Vorstoßes zu.

Am 25. September sollte ein englisches U-Boot zwischen Skagen und Läsö Trindel auf südlichem Kurs gesichtet worden sein; das U-Boot „E 1" sollte zwischen Läsö und Anholt einen norwegischen Dampfer angehalten haben, dasselbe oder ein anderes sollte auch 60 sm südwestlich von Kristiansand festgestellt worden sein. Am 26. September wollte nach einer Meldung aus Stockholm schließlich ein schwedischer Dampferkapitän fünf englische Panzerkreuzer mit je einem U-Boot im Schlepp auf dem Wege nach dem Skagerrak gesichtet haben.

Inzwischen hatte Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen die Unternehmung in der östlichen Ostsee abgebrochen, er traf am 26. September in Kiel ein. Mit seiner Rückkehr wurden die ihm für seine Unternehmung zur Verfügung gestellten Hochseeverbände wieder dem Flottenchef unterstellt. Nur das IV. Geschwader blieb noch zur Verwendung in der westlichen Ostsee unter dem Kommando des Ostseebefehlshabers, mußte sich jedoch jederzeit für die sofortige Überfahrt nach der Nordsee bereithalten.

Für die Flottenleitung lag vom Eintreffen der ersten Nachricht über die Anwesenheit feindlicher Streitkräfte im Skagerrak und Kattegat am 22. September der Gedanke nahe, diesen von der Nordsee her mit U-Booten und Torpedobooten in den Rücken zu fallen. Bevor es jedoch gelang, die für den geplant gewesenen Schlachtkreuzervorstoß in Aufnahmestellung bei Terschelling und Horns-Riff liegenden U-Boote hierfür heranzuziehen, machten die Befehle aus Berlin die Entsendung aller verfügbaren U-Boote auf dem Wege durch

den Kanal nach der Ostsee erforderlich. Auch der größte Teil der Torpedoboote wurde aus dem gleichen Grunde der Verwendung in der Nordsee entzogen. Da man aber die günstige Angriffsgelegenheit auf die nach wie vor im Skagerrak vermuteten schweren englischen Streitkräfte nicht völlig ungenutzt vorübergehen lassen wollte, wurde schließlich aus den fahrbereiten Halbflottillen der V. und VII. Torpedobootsflottille eine Angriffsflottille zusammengesetzt. Als diese jedoch in der Nacht vom 27. zum 28. September auslaufen sollte, war bei auffrischendem Nordwestwind eine ausreichende Vormarschgeschwindigkeit der Boote infolge des hohen Seegangs nicht mehr zu erwarten. Das Unternehmen mußte daher aufgegeben werden.

Von U-Booten konnte wegen der Entsendung der Mehrzahl nach der Ostsee nur „U 12" nach Norden vorgeschickt werden, um bei Stavanger und im Skagerrak Angriffsgelegenheit zu suchen. Aber auch dieses mußte die Fernunternehmung bald wegen schlechten Wetters abbrechen. Erst nach dem Kriege wurden die Tatsachen bekannt, auf denen die übertriebenen Gerüchte von einem Eindringen starker britischer Streitkräfte in die Ostsee beruht hatten. Nur zwei englische U-Boote, „E 1" und „E 5", waren in diesen Tagen in das Kattegat entsandt worden, um das Vordringen deutscher Streitkräfte, in erster Linie deutscher Hilfskreuzer für den Handelskrieg, von den Belten her rechtzeitig zu melden. Am 26. September Nm. waren diese dann westlich von Kristiansand durch das I. Schlachtkreuzergeschwader und die Kreuzer „Drake", „Nottingham", „Falmouth" und drei Zerstörer bei schwerstem Wetter, das die Sicherheit der U-Boote bereits ernstlich gefährdete, wieder aufgenommen worden[1]).

Dagegen war der größere Teil der „Großen Flotte" schon am 24. September, dem Tage der falschen Meldung über ihr Eindringen in den Großen Belt, in Scapa eingelaufen. Es ist daher möglich, wenn auch nicht erwiesen, daß der falsche Alarm absichtlich vom Feinde ausgestreut wurde, um die deutsche Flottenleitung von den Vorgängen im Englischen Kanal in Richtung auf das Kattegat und Skagerrak abzulenken.

Sollte diese Meinung zutreffen, so wird man zugeben müssen, daß der Zweck und mehr als das erreicht wurde. Nicht nur war die Hochseeflotte durch das beschleunigte Hinüberwerfen der leichten Streitkräfte nach der Ostsee eine Zeitlang in der Nordsee fast völlig lahmgelegt, sondern auch die gegen Rußland demonstrierenden Streitkräfte mußten bei der ersten Alarmnachricht infolge mangelnden Rückhalts an starken eigenen Kräften beschleunigt zurückgehen. Es war damit erwiesen, welche Wirkungen im Seekriege durch derartige Alarmnachrichten erzielt werden konnten infolge der

[1]) Jellicoe: The Grand Fleet, Seite 135.

völligen Unsicherheit über den Aufenthaltsort der feindlichen Streitkräfte und der in der Natur der Kampfmittel begründeten Möglichkeit überaus schneller und unerwarteter Kräfteverschiebungen. In der Kenntnis dieser Möglichkeit lag der Grund, warum der Admiralstab, scheinbar übereilt, sofort zu folgenschweren Gegenmaßnahmen schritt. Hätte er dazu erst eine Nachprüfung der sich überstürzenden Nachrichten abgewartet, so konnte es bei den Schwierigkeiten der Kanalfahrt trotz dem Vorteil der inneren Linie für einen Gegenstoß bereits zu spät sein. Freilich sprach bei eingehender Würdigung der strategischen Aufgaben der englischen Flotte fast alles gegen ein derartiges Unternehmen schon zu dieser Zeit. Immerhin gab der falsche Alarm den Anlaß, noch einmal alle Fragen des hierdurch aufgeworfenen Problems zu durchdenken. In der schon mehrfach erwähnten Denkschrift vom 25. September nahm der Flottenchef daher auch zu dieser Frage Stellung. Vor allem schien ihm der für die Nordsee bereits angenommene, wenn auch leider nicht immer befolgte Grundsatz einer stets geschlossenen Verwendung der Hochseestreitkräfte auch für diesen Fall von Bedeutung. Es sei bei künftigen größeren Unternehmungen in der östlichen Ostsee notwendig, fast die gesamten Hochseestreitkräfte von vornherein in Kiel Aufstellung nehmen zu lassen, um der Gefahr vorzubeugen, daß die in die östliche Ostsee vorgeschobenen Geschwader durch den aus den Belten vordringenden Gegner abgeschnitten werden könnten. Werde eine solche Bewegung der Hochseeflotte erst eingeleitet, wenn das Eindringen der Engländer in die Ostsee bereits begonnen habe, so würde dies entweder zu einem Einsatz der leichten Streitkräfte vor dem Eintreffen der Schlachtkreuzer und Linienschiffe in Kiel und damit zu ähnlichen Gefechtslagen wie am 28. August führen oder der Gegenstoß würde überhaupt zu spät erfolgen. Zu einem erfolgreichen Vorgehen gegen starke aus den Belten oder dem Sund gegen die Ostsee vorbrechende englische Geschwader sei das Zusammenhalten der Hochseestreitkräfte unter einheitlicher Leitung daher ebenso notwendig wie in der Nordsee.

Diese Ausführungen waren zutreffend, wenn man mit dem Vorgehen der g a n z e n englischen Flotte gegen die Ostsee zu rechnen hatte. Dies war aber nach der strategischen Gesamtlage unwahrscheinlich. Gegen englische Teilunternehmungen zum Zwecke der Diversion aber mußte eine starke Sicherung der westlichen Ostsee, insbesondere der Südausgänge der Belte, genügen. Die Stellungnahme des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes bewegte sich daher in dieser Richtung. Gleichzeitig betonte er, daß Bindungen von Hochseestreitkräften für Zwecke der Ostseekriegführung nach Möglichkeit vermieden werden müßten. Er äußerte sich hierzu folgendermaßen:

»Ich halte solche Demonstrationen (unter Teilnahme von Hochseestreitkräften) überhaupt nicht für richtig. Im allgemeinen steht der Erfolg einer Demonstration in keinem Verhältnis zu dem, was dabei aufs Spiel gesetzt wird und zu der Schädigung, die die ernsthafte Kriegführung in der Nordsee dadurch erleidet. Ich halte es für dringend erforderlich, daß sich die Kriegführung in der Ostsee zugunsten derjenigen gegen unseren stärksten Feind in dem Rahmen des Operationsbefehls für den Ostseekriegsschauplatz hält. Es steht sonst zu befürchten, daß wir günstige Gelegenheiten zu Schlägen gegen die englische Flotte unbenutzt vorübergehen lassen müssen.«

Der Flottenleitung lag jedoch deshalb vor allem an der Betonung des Grundsatzes der geschlossenen Verwendung ihrer Verbände auch in der Ostsee, als eine rechtzeitige Unterstützung dorthin entsandter Streitkräfte durch Großkampfschiffe immer noch durch die Schwierigkeiten der Fahrt durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in Frage gestellt wurde. Zwar stellten sich die praktischen Erhebungen vom 25. September erheblich günstiger als die bisherigen Annahmen, die sich auf Erfahrungen des III. Geschwaders in den ersten Mobilmachungstagen stützten, aber nach wie vor setzte das Passieren des Kanals voraus, daß die Schlachtkreuzer und die Schiffe des I. und III. Geschwaders hierzu auf einen Tiefgang von nur 8,5 m — von Anfang November ab 8,8 m — gebracht wurden. Im ungünstigsten Falle, also nach dem Kohlenauffüllen auf den Gefechtskohlenbestand, mußten die Schiffe daher vor Antritt der Kanalfahrt bis zu 1700 Tonnen leichtern. Sie dauernd auf Kanaltiefgang zu halten, erlaubte die Gefechtsbereitschaft nicht, weil dann der Kohlenschutz gegen Geschoßwirkung fehlte und Schwierigkeiten entstanden, dauernd und ohne die Hilfe des seemännischen Personals genügend Kohlen zur Erreichung der Höchstgeschwindigkeit aus den Bunkern vor die Feuer zu bringen. Es ließ sich jedoch erreichen, daß bei wöchentlichem Kohlen und einer Beschränkung des Kohlenvorrats auf das Mindestmaß des Gefechtsbestandes sowie Bereitstellung einer genügenden Zahl leerer Kohlenprähme für das schnelle Entkohlen die schweren Schiffe wenigstens in 48 Stunden zur Kanalfahrt aus der Jade auslaufen konnten. Dazu kam ein weiterer Tag für den durch die Barren in Jade und Elbe behinderten Marsch bis zum Kanal und die Kanalfahrt selbst, sowie ein Tag zum Kohlenauffüllen in Kiel. Selbst bei äußerster Beschleunigung vergingen also stets mindestens vier Tage, bis die Schiffe gefechtsbereit in der Ostsee waren.

Neben der Frage der zweckmäßigsten Ausnutzung der inneren Linie des Kaiser Wilhelm-Kanals beschäftigte die Flottenleitung zu gleicher Zeit das Problem, auch einen Weg außen herum von der Nordsee über das

Skagerrak durch die Belte und umgekehrt für die eigenen Bewegungen nutzbar zu machen und damit den bisherigen Nachteil einer einzigen Vor- und Rückmarschlinie in der Nordsee zu beseitigen. Bei der ersten Erörterung dieser Frage in der Denkschrift vom 25. September hatte der Flottenchef die Hoffnung noch nicht aufgegeben, den Schlachtkreuzervorstoß ins Skagerrak bei nächster Gelegenheit ausführen zu können. Kam es hierbei zu einer Schlacht im Norden, so war der Gegner unter den bisherigen Bedingungen in der Lage, mit den im Englischen Kanal und an der Ostküste stehenden Streitkräften die deutsche Flotte auf dem Rückmarsch nach der Deutschen Bucht durch Zerstörer und U-Bootsangriffe zu schädigen oder zu einer zweiten Schlacht unter vielleicht ungünstigen Umständen zu stellen. Ohnehin war die Deutsche Bucht infolge der immer enger werdenden Blockade durch britische U-Boote nach Ansicht der Flottenleitung als einziger Ausgangspunkt aller Operationen strategisch noch niedriger einzuschätzen, als dies schon vorher der Fall gewesen war. Aus diesem Grunde wies der Flottenchef nachdrücklich auf die militärische Wichtigkeit der Eröffnung eines zweiten Rückzugsweges in die heimischen Häfen hin. Erst dann würden auch die strategischen Vorteile des Kaiser Wilhelm-Kanals voll in Erscheinung treten. Hierbei bedeute es durchaus keinen Nachteil, wenn infolge der Eröffnung der Belte für die Zwecke der deutschen Kriegführung auch die Engländer den Kriegsschauplatz zur See teilweise dorthin verlegen würden. Die Seekriegsgeschichte habe gezeigt, daß dies stets mehr Nachteile als Vorteile für England zur Folge gehabt habe. Die U-Bootsverwendung würde dem Feind in diesen Gebieten im Gegensatz zur Deutschen Bucht wegen der doppelt so großen Entfernung von seinen Heimathäfen sehr erschwert werden, solange er über einen Stützpunkt in diesen Gebieten nicht verfügte. Ob sich die Eröffnung des Weges durch die Belte allerdings politisch ermöglichen lasse, könne von der Flottenleitung nicht beurteilt werden.

Entgegen diesen Ausführungen hielt der stellvertretende Chef des Admiralstabes, Kontreadmiral Behncke, eine planmäßige Benutzung der dänischen Gewässer nicht für richtig, vielmehr käme sie nach wie vor nur im Notfall für den Rückzug versprengter Streitkräfte in Frage; dafür wäre sie allerdings unentbehrlich. Die Ausnutzung der dänischen Gewässer zu umfangreichen Unternehmungen habe den großen Nachteil, daß die deutschen Streitkräfte durch nachdringende Zerstörer bei der Enge der Gewässer stark gefährdet sein würden. Aus diesem Grunde sei es nicht zweckmäßig, eine Schlacht im Skagerrak oder Kattegat anzustreben.

Die endgültige Entscheidung fiel auch in diesem Punkte durch die Kaiserliche Willensmeinung vom 6. Oktober 1914 ebenfalls gegen den

Flottenchef. Ausschlaggebend war im Hauptquartier die politische Seite der Frage. Die Wiedereröffnung des Weges durch die Belte nach ihrer mit deutscher Zustimmung erfolgten Schließung bei Kriegsbeginn sei bei der jetzigen politischen Lage nicht möglich. Sie liege auch nicht im militärischen Interesse, zumal das Skagerrak als Ausfallstor nach der Nordsee bei dem geringen Kohlenvorrat der deutschen leichten Streitkräfte und dem Fehlen einer Operationsbasis im Norden der Belte kaum von größerem Nutzen sein könnte. Dagegen sei durch die Absperrung der Belte seitens Dänemarks und Schwedens eine größere Sicherheit gegen das Eindringen leichter feindlicher Streitkräfte in die Ostsee gegeben. Dieser grundsätzliche Standpunkt schließe jedoch nicht aus, daß im Notfalle abgesprengte Streitkräfte durch den Kleinen Belt zurückkehren könnten, planmäßig dürfte dies jedoch nicht vorgesehen werden. Selbst wenn der Kleine Belt nur im Notfalle benutzt werde, sei mit einer nachteiligen Beeinflussung der bisher wohlwollenden Neutralität Dänemarks, mit Sicherheit aber mit englischen Gegenmaßnahmen zu rechnen, die der deutschen Kriegsleitung die größten Schwierigkeiten bereiten würden. Dazu kam, daß die Oberste Heeresleitung bei der damaligen Kriegslage forderte, alles zu vermeiden, was die benachbarten Neutralen, also auch Dänemark, auf die Gegenseite bringen und damit eine weitere Kampffront schaffen könnte. So wurde auch diese Anregung des Flottenchefs, bessere Möglichkeiten für eine offensive Betätigung der Hochseestreitkräfte zu schaffen, durch die defensive Einstellung der Kriegsleitung in allen Nordseefragen zu Fall gebracht[1]).

[1]) Vgl. auch „Der Krieg zur See", Ostsee Band I, Kapitel 9. Dort wird für die vor dem Kriege gültige völkerrechtliche Auffassung der freien Durchfahrt durch Belte und Sund für alle Kriegführenden eingetreten.

6. Der Kampf um die flandrische Küste und der Fall Antwerpens.

Während sich auf Grund der ergangenen Entscheidungen die „Hochseeflotte" im September und Oktober 1914 weiter in der Defensive hielt, gelang es, abgesehen von den U-Booten, eigentlich nur der neu aufgestellten Marinedivision, positiven Einfluß auf die Vorgänge auf dem westlichen Kriegsschauplatz zu gewinnen. Das Marinekorps war die letzte organisatorische Schöpfung des Großadmirals v. Tirpitz. Sie entsprang ganz seinem Kopfe; er hat dem neu geschaffenen Verbande die Ziele gesetzt, hat ihn der Armee und Marine gegenüber auf feste Grundlagen gestellt, hat nach dem Falle Antwerpens die Erweiterung der Division zum Korps veranlaßt und durch persönliches Eingreifen alle Widerstände, die in den ersten Monaten auftauchten, aus dem Wege geräumt.

Die große allgemeine Bedeutung der flandrischen Frage für Deutschlands Seegeltung, für seine militärische, politische und wirtschaftliche Zukunft hat ihn vielleicht als den ersten schon in den Augusttagen 1914 bewegt. Ausschlaggebend für die Bildung der Marinedivision waren aber doch näherliegende Einflüsse.

Der Staatssekretär war schon damals überzeugt, daß die Hauptrichtung der deutschen Kriegführung nicht nach Ost oder West, sondern nach England weisen werde und müsse. Mit Sorge hatte es ihn erfüllt, bei allen großen Erfolgen dieser ersten Zeit, daß der Vormarsch der deutschen Truppen auf Paris zu die belgische Küste und die östlichen Kanalhäfen Frankreichs rechts liegen gelassen hatte, und daß so jenes große Einfallstor britischer Macht unverschlossen blieb. Unablässig beschäftigte ihn der Gedanke an England, von dessen Widerstandskraft und Vernichtungswillen er die klarste Vorstellung hatte. Bei der Schaffung der Marinedivision spielten diese Erwägungen eine beträchtliche Rolle. Es lag in der Luft und wäre auch ohne die Einwirkung des Staatssekretärs in der langen Dauer des Krieges dahingekommen, daß die Marine die belgischen Häfen für ihre Kriegführung ausnutzte. Der Großadmiral aber wollte mehr; er wollte, daß die Marine mit starker eigener Macht an der flandrischen Küste sich festsetzte, gleichsam

als ein Wahrzeichen dafür, daß Deutschland entschlossen wäre, dem erbittertsten Feinde auf den Leib zu rücken und ihm gegenüber sich gleichwertig zur See zu behaupten. Als am 24./25. August zwischen Berlin und dem Großen Hauptquartier über die zu entwerfende Ordre für die Marinedivision verhandelt wurde, betonte er in einem Fernschreiben aus Coblenz an den stellvertretenden Staatssekretär ausdrücklich: „Organisationsentwurf muß meines Erachtens offensiven Zweck gegen englische Küste zuerst aussprechen." An diesem Grundgedanken wurde von nun an festgehalten, auch wenn er bei der Lage der Dinge zunächst zurücktreten mußte.

Ein anderer Gesichtspunkt kam für den Großadmiral hinzu. Gleich in den ersten Wochen des Krieges hatten die deutschen Heere weltgeschichtliche Siege davongetragen; der Flotte dagegen war Ähnliches nicht beschieden gewesen. Der Gedanke, daß in diesen großen Tagen so viel Kraft brach lag, bewegte ihn tief, und er glaubte es, soweit sein Einfluß reichte, nicht vertreten zu können, daß Teile der Marine, die für die Aufgaben der heimischen Seekriegführung und Küstenverteidigung irgendwie entbehrlich waren, ungenützt blieben.

Erst Mitte August war im Reichs-Marine-Amt darüber verhandelt worden, wie man die überzähligen Seewehrmannschaften am besten verwenden könne, eine Frage, die eigentlich bereits in den Mobilmachungsvorarbeiten gemeinsam von Armee und Marine hätte geklärt werden müssen. Der zuerst erwogene Plan, sie geschlossen an die Armee abzugeben, war bald wieder aufgegeben worden. Mit Recht war dieser Absicht entgegengehalten worden, die Marine würde selbst noch Gelegenheit finden, ihre Leute für Aufgaben einzusetzen, die, wenn sie auch nicht unmittelbar auf das Wasser führten, so doch recht eigentlich ihrem Verwendungsbereich zufielen, und für welche die Armee vielleicht keine Kräfte frei haben würde. Dabei war wohl zunächst an die Türkei gedacht worden, wohin in der Tat noch vor der Gründung der flandrischen Division eine nicht geringe Zahl von Hilfsmannschaften entsandt wurde. Nun war aber noch immer ein nennenswerter Überschuß vorhanden; dem bot sich an der belgischen Küste ein natürliches Ziel der Betätigung.

Die einleitenden Verhandlungen über die Gründung eines Marine-Expeditionskorps für Belgien fanden im Großen Hauptquartier zu Coblenz statt, wo Staatssekretär und Chef des Admiralstabes damals weilten. Auf die von dort gegebenen Anregungen hin hatte man sich auch in Berlin mit der Angelegenheit befaßt; dort wurde, besonders auf Anregung des Direktors des Werftdepartements, Vizeadmirals Dick, anfänglich der Schwerpunkt auf die Luftunternehmungen gelegt, von denen man wegen der kurzen Ent-

fernung von Flandern nach England sich ganz besonders viel versprach. Bald aber wurde man sich darüber klar, daß auch andere Kampfmittel in Betracht zu ziehen seien.

Am 23. August wurde durch folgenden von Coblenz nach Berlin abgehenden Fernspruch die Gründung der Marinedivision angeordnet:

»Staatssekretär erteilt im Einverständnis mit Kabinett und Admiralstabschef folgende Direktive für geplante Organisation von französischer bzw. belgischer Küste aus:

1. Organisatorischer und militärischer Leiter Admiral v. Schröder.

2. An Truppen bereitstellen möglichst alle Seebataillone, mehrere Bataillone Matrosenartillerie, Matrosenabteilungen. Im ganzen, wenn möglich, mindestens 20 000 Mann. Ersatz in Marinefestungen aus Überschuß von Reserve und Seewehr vorsehen. Durchführung mit Stationskommando besprechen. Offiziere der Stationen nach Berlin kommen lassen.

3. Bootsmaterial bereitstellen in erster Linie für Minenlegen. Torpedoboote von Größe altes „S 1" nicht erforderlich. Bauzeit auch zu lange. Schlepp-, Fischdampfer, ähnliche Fahrzeuge kommen auch in Betracht.

4. Sofort organisatorischen Konzentrationspunkt in Berlin unter Admiral v. Schröder schaffen. Strenge Geheimhaltung erforderlich.

5. Erste Etappe wird vielleicht Lüttich werden.

6. Ganze Angelegenheit bedarf Eile, da Ereignisse sich schneller entwickeln, als vorauszusehen. Es kommt auch eventuell Antwerpen (ganz geheim) in Betracht.

7. Es ist auch zu überlegen, welche Artillerie aus unseren Marinefestungen für den geplanten Zweck verfügbar gemacht werden kann (15 cm-Feldhaubitzen, vielleicht auch 15 cm-S. K. für Belagerungszwecke) und sonstiges Geschützmaterial. Möglichkeit der Aufstellung von Schiffslafetten auf Bohlenunterlagen, wie s. Zt. in Port Arthur, überlegen.«

gezeichnet: Hopmann.

Am 24. August wurde Admiral Ludwig v. Schröder, der im Ruhestand in Berlin lebte, telephonisch in das Reichs-Marine-Amt berufen, wo die ersten Besprechungen stattfanden.

Nachdem sich die Oberste Heeresleitung zunächst ablehnend verhalten hatte, traf an diesem Tage ein Fernspruch aus dem Großen Hauptquartier ein, demzufolge der Große Generalstab angefragt hatte, ob die für die belgische Expedition vorgesehenen Truppen bereits in Cadres formiert, mit Waffen versehen und ausgebildet seien. Sie kämen zunächst nur als Besatzungstruppen für Belgien, nicht als Feldtruppen, in Betracht. Im Anschluß daran wurden mehrere Fragen über Zeitpunkt der Bereitschaft, Zu-

sammensetzung und Ausrüstung der Formationen gestellt. Der neue Verband sollte zunächst eine Division im Sinne der Armee werden und der Armee unterstehen.

Diese Anfrage verursachte in Berlin einige Beunruhigung und löste die Befürchtung aus, die Division würde zunächst lediglich als Etappentruppe Verwendung finden und damit für ihren eigentlichen Zweck überhaupt verlorengehen. In einer Sitzung am Abend des 24., zu der die Departementsvorstände des Reichs-Marine-Amts und der Vertreter des Admiralstabes herbeigeholt wurden und in der über die ersten Vorbereitungen beraten wurde, kam diese Besorgnis zum Ausdruck. Man meinte, es sei vielleicht richtiger, mit der Aussendung der Division einige Zeit zu warten, bis sie wenigstens die erste Gefechtsausbildung erhalten habe, oder bis die belgische Küste tatsächlich in unseren Händen sei und die eigentliche Aufgabe dort ohne weiteres in Angriff genommen werden könnte. In einem Fernspruch nach Coblenz wurde der Befürchtung Ausdruck gegeben, „daß unsere Marinetruppen lediglich Besatzungstruppen werden und für unsere Marinezwecke nachher nicht mehr verfügbar sein könnten". Hierauf traf noch am gleichen Abend nachstehende Antwort ein:

»Möglichst baldiges Vorschieben unserer Marinetruppen trägt zu ihrer Konsolidierung und Vorbereitung zu späteren Marineaufgaben bei. Sie müssen später durch Armee, Reserve und Landsturmformationen abgelöst werden. Verwendung von Küste aus bleibt ausdrückliches Ziel. Allerhöchste Ordre für Bildung des Expeditionskorps muß dies festlegen. Entwurf dazu herſenden.« Staatssekretär.

Am 25. Vm. wurde der Ordre-Entwurf beim stellvertretenden Staatssekretär, Vizeadmiral v. Capelle, beraten; vor allem war die Abgrenzung der Befugnisse gegenüber der Heeresleitung festzulegen. Auf Vorschlag des Admirals v. Schröder sollte das Expeditionskorps „zunächst" der Heeresleitung unterstellt, die Verwendung als Besatzungstruppe nur eine vorläufige sein. Für seine Hauptaufgabe, die Verwendung gegen England, sollte der Admiral dem Kaiser unmittelbar unterstehen.

Im Anschluß hieran fand im Beisein der Vertreter der Stationen, des Admiralstabes, ferner des Inspekteurs der Marineinfanterie, Generalmajors v. Wichmann, eine Sitzung im größeren Kreise statt, um für Zusammensetzung und Ausrüstung des Verbandes die endgültigen Grundlagen zu schaffen. Bei der Besprechung vom 24. abends war man zu dem Schluß gekommen, daß in acht Tagen etwa 20 000 Mann, zu je einem Drittel den Seebataillonen, der Matrosenartillerie und den Matrosendivisionen entnommen, abtransportiert werden könnten. Die Nordsee-Station erklärte sich nunmehr bereit, die hiernach auf sie entfallenden Offiziere und Mann-

schaften zu stellen. Die Ostsee-Station trug Bedenken, die Befestigungen des Kriegshafens durch Abgabe von Mannschaften zu schwächen.

Wiederholt wurde betont, sowohl von den Vertretern der Stationen als auch von dem Generalmajor v. Wichmann, daß die zu stellenden Truppen bei ihrer unvollkommenen Ausbildung und Ausrüstung keinesfalls als Feld- und Bewegungstruppen, sondern lediglich als Besatzungstruppen dienen könnten, bis ihre eigentliche Aufgabe, die Verteidigung der belgischen Küste und Organisierung des Seekrieges von den dortigen Stützpunkten aus, einsetzen werde.

Als Schlußergebnis der Sitzung wurde festgestellt, daß überschläglich folgende Truppen bereitgestellt werden könnten:

Seebataillone Kiel	3000	Mann
2 Landwehrbatterien Kiel	300	=
1/2 Schwadron Kavallerie	50	=
Landwehrpioniere	100	=
Seebataillone Wilhelmshaven	4500	=
1/2 Schwadron Kavallerie Wilhelmshaven	50	=
Matrosenartillerie Kiel	1400	=
Matrosenartillerie Wilhelmshaven	3000	=
Matrosendivision und Torpedodivision Kiel	200	=
Matrosendivision und Torpedodivision Wilhelmshaven	200	=
Werftdivision Kiel	150	=
Werftdivision Wilhelmshaven	300	=
Seewehrabteilungen Kiel vorläufig etwa	1000	=
Seewehrabteilungen Wilhelmshaven vorläufig etwa	2000	=

Mannschaften für Sanitätsabteilung, beide Stationen zusammen 300 Mann (aus Baudivisionen).

Ferner wurde beschlossen, daß am 30. August von jeder Station ein Bataillon Marineinfanterie als erste Staffel in Marsch gesetzt werden sollte. Am 2. und 4. September sollten die übrigen Expeditionstruppen folgen bis auf die Seewehrabteilungen, die erst nach etwa drei bis vier Wochen ihre kriegsmäßige Ausbildung beendet haben und abmarschbereit sein würden.

Das Werftdepartement erhielt Anweisung, an Material bereitzustellen: 70 Torpedoausstoßrohre mit Torpedos zur Armierung kleiner Dampfer, 6 fahrbare F. T.-Stationen, einige Taucherapparate, Kippbühnen für Minenleger, Sprengmaterial und Signalgerät. Ende Oktober, so wurde mitgeteilt, würden etwa 50 ausgebildete Flieger zur Verfügung gestellt werden können, Beobachter seien allerdings zur Zeit noch nicht vorhanden. Für noch wichtiger wurden vom Werftdepartement die Luftschiffe erklärt, von den bestellten Hallen sollte eine in Belgien aufgestellt werden; vor Anfang

Oktober sei jedoch mit dem Beginn der Luftschiffunternehmungen nicht zu rechnen.

Das Werftdepartement wurde angewiesen, 20 000 Gewehre, 20 Maschinengewehre und etwa 20 Boots- und Landungsgeschütze mit je 300 Schuß bereitzustellen, fernerhin eine Anzahl von Geschützen, die ursprünglich für Kiel und Wilhelmshaven bestellt waren; auch drei bei Krupp lagernde belgische 28 cm-Geschütze wurden erwähnt, die Entscheidung über ihre Verwendung blieb jedoch vorbehalten.

Die Frage der Ausrüstung der Mannschaften ließ sich noch nicht ganz klären. Gamaschen und Feldflaschen sollten die Schiffe hergeben, doch war Mangel an feldmäßigen Stiefeln, an Kochgeschirren und Rucksäcken. Für die Matrosen sollten lange Mäntel bis zum September beschafft werden, die ganze Bekleidung war blau, auch bei der Marineinfanterie.

Bei aller Bedeutung, die der Bildung des Expeditionskorps beigelegt wurde, waren die für notwendig und verfügbar gehaltenen Mittel gering und ganz behelfsmäßig. Vorherrschend war der Drang, „nicht zu spät zu kommen" und erst einmal die Unternehmung ins Rollen zu bringen. Und es wird zuzugeben sein, daß es unmöglich war, sich in jenen Tagen ein deutliches Bild zu machen von dem Gange, den die Entwicklung im einzelnen nehmen würde; der atemlose Lauf der Ereignisse jener Tage konnte tatsächlich jede Berechnung über den Haufen werfen. Erst einmal hinaus, in Feindesland hinein! Tatsachen mußten dann alles Weitere gestalten und haben es getan.

Spät am Abend des 25. fand noch eine Sitzung über die Organisation des Luftfahrwesens beim Expeditionskorps statt. Der Gedanke eines großzügigen Luftkrieges von der belgischen Küste aus gegen England fand besonders in Vizeadmiral Dick einen eifrigen Vertreter; ganz abgesehen von den noch unsicheren und unvollkommenen Mitteln, die damals zur Verfügung standen, überschätzte man jedoch ohne Zweifel die Möglichkeiten und Wirkungen des Angriffskrieges in der Luft und erwartete von Bombenflügen der damals noch sehr wenig tragfähigen Flugzeuge zu viel. Von den ungeheuren Zerstörungsgewalten, die der Krieg auslösen und die hinzunehmen man sich gewöhnen würde, machte man sich damals noch keine Vorstellung. Die Stellvertreter sowohl des Staatssekretärs wie des Admiralstabschefs befürworteten dringend, für die Luftunternehmungen von Belgien aus schon jetzt leitende Offiziere vorzusehen. Schließlich scheiterte aber der Versuch, diese Pläne fester zu umgrenzen, an der Unsicherheit der technischen und militärischen Grundlagen.

Es galt noch, die Allerhöchste Kabinettsordre für die Begründung des Expeditionskorps zu erwirken. Ein Entwurf dazu wurde in Berlin aufge-

stellt. Am 26. mittags wurde der Beschleunigung halber ein Offizier des Stabes im Kraftwagen nach dem Großen Hauptquartier entsandt, um ihn dort vorzulegen und die Entscheidung über den endgültigen Wortlaut einzuholen. Am 27. August Vm. fanden im Beisein des Staatssekretärs und des Chefs des Admiralstabes die Besprechungen in Coblenz statt. Der Chef des Marinekabinetts sprach sich dagegen aus, schon jetzt den in der ursprünglichen Fassung vorgesehenen Hinweis in der Ordre aufzunehmen, wonach der Divisionskommandeur in allen See- und Küstenunternehmungen unmittelbar dem Kaiser unterstellt sein sollte. Auch der Staatssekretär war der Ansicht, daß, sobald die Division sich einmal an der Küste festgesetzt habe, der Marinebefehlshaber naturgemäß in allen Seeoperationen selbständig sein würde; eine formelle Festlegung schon jetzt sei jedoch nicht erforderlich. Bei den Besprechungen wurde fernerhin erneut festgestellt, daß mit Rücksicht auf den Ausbildungsstand der Mannschaften, der geringen Zahl an aktiven Offizieren und der Unzulänglichkeit der Ausrüstung die Division nicht als Bewegungstruppe verwendet werden könne. Nach Rücksprache mit dem damaligen Kriegsminister, General v. Falkenhayn, wurde daher die nachstehende Fassung gewählt und am 29. August von Seiner Majestät dem Kaiser vollzogen:

»1. Es ist möglichst beschleunigt eine mobile Marinedivision zu formieren, bestehend aus Truppen der Marineinfanterie, Matrosenartillerie, Matrosendivisionen mit den erforderlichen Spezialisten in ungefährer Stärke einer mobilen Felddivision der Armee.

2. Die mobile Marinedivision wird der Heeresleitung unterstellt. Sie soll zunächst für die Aufgabe ausgerüstet werden, als Belagerungs- und Besatzungstruppe einen Teil des mobilen Feldheeres, welches Belgien besetzt hält, abzulösen. Gleichzeitig ist die Vorbereitung des Kleinkrieges gegen England von der belgischen und nordfranzösischen Küste aus in weitestgehendem Maße zu betreiben.

3. Die Zusammensetzung des Expeditionskorps und die Kommandierung der Offiziere, so weit Ich dieselbe nicht selbst verfüge, haben die Stationskommandos im Einvernehmen mit dem Kommandeur der mobilen Marinedivision und dem Reichs-Marine-Amt zu veranlassen.

4. Die Marschbereitschaft des Korps ist dem Kriegsministerium und der Heeresleitung möglichst frühzeitig anzuzeigen.

Großes Hauptquartier, den 29. August 1914.

gez. Wilhelm I. R.

gez. v. Tirpitz. gez. v. Falkenhayn.

An den Reichskanzler (Reichs-Marine-Amt) und an den Kriegsminister.«

Die Vertreter der beiden Marinestationen hatten bei der Sitzung am 25. in Berlin Bedenken gegen die Abgabe von Mannschaften in größerem Umfange vorgebracht, da die Bereitschaft der heimischen Küstenwerke hierdurch beeinträchtigt würde. Um den Stationskommandos bis zu einem gewissen Grade die Verantwortung hierfür zu nehmen und sie zu veranlassen, der Marinedivision wirklich kriegsbrauchbare Leute zu stellen, wurde auf Anregung des Staatssekretärs noch folgende Ergänzungsordre an die beiden Stationen gerichtet:

»Das Personal der auf Meinen Befehl zu bildenden mobilen Marinedivision muß den ihr bevorstehenden Aufgaben voll gewachsen sein. Da anderseits die Gestaltung der Kriegslage es unwahrscheinlich macht, daß innerhalb der nächsten Zeit ernste Angriffe auf die Marinefestungen erfolgen, so haben die Marinestationskommandos bei Auswahl des Personals diesem Umstande in weitestgehendem Maße Rechnung zu tragen. Der hierdurch verursachte vorübergehende Ausfall an Gefechtsbereitschaft der Marinefestungen ist durch energische Ausbildung des Ersatzpersonals baldmöglichst zu beheben.

Großes Hauptquartier, den 29. August 1914.

gez. Wilhelm I. R.

An den Reichskanzler (Reichs-Marine-Amt).«

Am 29. August wurde nochmals durch Fernspruch vom Großen Hauptquartier gedrängt, das Inmarschsetzen der Division zu beschleunigen. Die Vorbereitungen waren inzwischen so weit gediehen, daß der Abgang der ersten Staffel auf den 31. August, derjenige der zweiten Staffel mit der Abreise des Kommandierenden Admirals und seines Stabes auf den 3. September festgesetzt werden konnte. Es war mehr noch als sonst im Kriege eine Fahrt ins Ungewisse.

Noch waren Antwerpen, Gent, Brügge und die flandrische Küste in Feindeshand. Wie aber, einmal dorthin gelangt, die Marine in ihrem eigentlichen Element sich würde betätigen können, darüber herrschten, wie später noch auszuführen sein wird, nur sehr allgemeine und theoretische Vorstellungen.

Es war gerade unter diesen Umständen ein nicht hoch genug zu veranschlagendes erstes Verdienst des soeben ernannten Divisionskommandeurs, daß er ein klares, örtliches Ziel anstrebte. Reiche militärgeographische Kenntnisse besitzend, hatte er vor Jahren während seiner Tätigkeit im Admiralstabe Gelegenheit gehabt, gerade mit den Verhältnissen der holländisch-belgischen Küste sich eingehend vertraut zu machen. Eine ausführliche Ausarbeitung darüber von seiner Hand liegt noch jetzt bei den dortigen Akten.

Die damaligen Studien kamen ihm nun in glücklicher Weise zustatten. Eine in den Einzelheiten später zu besprechende Denkschrift des Admiralstabes über die Seekriegführung von Flandern aus versah er mit der kurzen, entscheidenden Randbemerkung: „Ich habe Brügge und Zeebrügge als Zentralpunkte des Stationskommandos in Aussicht genommen." Daß er Brügge mit solcher Bestimmtheit von vornherein mit einbezog in das anzustrebende Gebiet, sollte sich als besonders bedeutungsvoll erweisen. Was später selbstverständlich erschien, war es damals durchaus nicht. Die Gefahr einer Zersplitterung ist mehr als einmal aufgetaucht; leicht hätte ein Teil der Division in Antwerpen, ein Teil in Gent und Brügge als Besatzungstruppe zurückbleiben können, während vielleicht Zeebrügge und Ostende unter besonderen Unterbefehlshabern zu kleinen Stützpunkten ausgebaut wurden. Wie es aber der geschlossenen Persönlichkeit des Divisionskommandeurs entsprach, hat er seinen Verband als Ganzes in das Dreieck Brügge—Zeebrügge—Ostende hineingeführt. Und wie der Staatssekretär zuerst den großen Gedanken der Festsetzung an der flandrischen Küste faßte, beinahe instinktiv und ohne sich zunächst mit Einzelfragen der Durchführung aufzuhalten, so ist es das Werk des Admirals v. Schröder gewesen, wenn dieser Plan alsbald eine feste Unterlage erhielt.

Beiden Männern gebührt das Verdienst, daß die Marine sich in dem großen Kriege an Flanderns Küste gleichsam ein Heimatsrecht erwarb und zur Lösung wenigstens eines Teiles ihrer durch die Teilnahme Englands am Kriege bedingten Aufgabe am rechten Flügel der Westfront befähigt wurde.

Am 5. und 6. September trafen die ersten Teile der Marinedivision in Belgien ein, gleichzeitig trat der Stab unter Admiral v. Schröder und seinem Chef des Generalstabes, Oberst v. Hülsen, in Brüssel zusammen. Wenige Tage später warf der Ausgang der Marne-Schlacht die bisherigen Pläne der Landkriegführung über den Haufen. Von den flandrischen Häfen drohten neue Vorstöße der Feinde. Diese trugen sich sogar mit der Hoffnung, die Verbindung mit dem in Antwerpen eingeschlossenen belgischen Heere wieder aufzunehmen, die deutschen Truppen auf diese Weise völlig von der Küste abzudrängen und das reiche Industrie- und Minengebiet Flanderns der eigenen Kriegführung zurückzugewinnen. In dieser kritischen Lage konnte auf deutscher Seite an dem ursprünglichen Vorhaben, zunächst die Ausrüstung der Marinedivision durch Bagagen, Kolonnen und Trains, Feldküchen, Fernsprechabteilungen und feldgraue Uniformen zu vervollständigen und ihr zunächst einige Zeit zur Gefechtsausbildung zu geben, nicht festgehalten werden. Auch schien es nicht angängig, die Marinedivision bereits zum Vor-

marsch gegen die flandrische Küste herauszuziehen, was Admiral v. Schröder an sich im Sinne der Hauptaufgabe seiner Division lieber gesehen hätte, vielmehr hielt General v. Beseler, der Kommandierende des III. Reserve-Armeekorps, es in Anbetracht der Lage für unvermeidlich, die Marineinfanterie sofort, und zwar zunächst südlich von Mecheln, zur Verstärkung seines Korps einzusetzen[1]).

Der Generalgouverneur in Belgien, Generalfeldmarschall Freiherr v. d. Goltz, teilte mit, daß verschiedene Meldungen über Landungen englischer Truppen in Ostende und Zeebrügge eingelaufen seien und sich zu bestätigen schienen.

Diese Nachrichten, so unsicher sie waren, erhielten alsbald für die Marinedivision ihre besondere Bedeutung. Es wurde beschlossen, das III. Reservekorps und die 6. Reservedivision, die bisher Brüssel gedeckt hatten, zu einem Vorstoß nach Nordwesten einzusetzen, um über die dortige Lage Klarheit zu gewinnen und festzustellen, wie es sich mit dem angeblichen Landungsunternehmen verhielte. Die bisherige Aufgabe des Kommandierenden Generals des III. Reservekorps sollte Admiral v. Schröder übernehmen; hierzu traten außer den irgend verfügbaren Teilen der Marinedivision die 5. Reservedivision unter Generalleutnant v. Voigt, die 37. Landwehrbrigade unter Generalleutnant v. Meyer und drei Batterien schwerer Feldhaubitzen unter seinen Befehl. Die bei dieser Gelegenheit noch einmal betonte Tatsache, daß die Marinedivision zur Zeit eigentlich noch keine bewegungsfähige Feldtruppe darstellte, mußte hinter der Notwendigkeit des Augenblicks zurücktreten; andere Truppen waren nicht zur Stelle. In dieser Lage konnte es für Admiral v. Schröder und seinen Generalstabschef, Oberst v. Hülsen, kein Schwanken geben.

Die Stellungen, deren Verteidigung dem Admiral übertragen war, zogen sich in weitem Bogen von Grimberghen nördlich Brüssel über Vilvorde—Eppeghem—Elewyt nach Over de Vaert am Dyle-Kanal und diesen entlang bis nach Thildonck. Am 25. und 26. August hatten mehrere belgische Divisionen von Antwerpen her einen vergeblichen Ausfall gegen diese Linien unternommen; mit einer baldigen Wiederholung eines solchen Versuches rechnete man zunächst nicht. Über die stete Gefahr, die Antwerpen mit einem feindlichen Heere in seinen Mauern für die wichtigen deutschen Verbindungen längs der Bahnstrecke Brüssel—Lüttich—Köln bedeutete, war man

[1]) Die Ereignisse des Landkrieges, an denen die Marinedivision und später das Marinekorps Anteil hatten, sollen und können hier nur in großen Zügen und nur in solchem Umfange verfolgt werden, wie dies zum Verständnis der Zusammenhänge und der gegenseitigen Beeinflussung der Vorgänge zu Lande, an der Küste und auf See erforderlich ist.

sich jedoch nicht im unklaren. Die Bedeutung dieser Verbindungen war im Augenblick noch dadurch erhöht, daß auf ihnen die VII. Armee unter Führung des Generaloberst v. Heeringen von Süden her im Anmarsch war, um den in kritischen Kämpfen stehenden Nordflügel der Westfront zu verlängern und gegen Umfassung zu sichern.

Am 7. September wurde die Marinedivision dem Armeeoberkommando VII unterstellt und verlegte ihr Stabsquartier nach Dieghem. Die Marineinfanterie stand auf dem rechten Flügel der Front, in den bisherigen Stellungen der 5. Reservedivision; letztere schob sich weiter nach Westen und bildete den linken Flügel. Die 37. Landwehrbrigade stand in der Mitte dahinter als Reserve bei Neder Ockerzeel.

Die Matrosenartilleriebrigade, die erst zum Teil eingetroffen und noch in der Bildung begriffen war, befand sich erst in Brüssel. Am 8. September wurden jedoch ihre verfügbaren Bataillone in die Gegend von Dieghem vorgezogen, um im Notfalle ebenfalls eingreifen zu können.

Am 9. September unternahm der Gegner — wie sich später herausstellte, ein großer Teil des belgischen Feldheeres unter Führung des Königs — von Antwerpen her einen plötzlichen starken Vorstoß gegen den rechten Flügel, Richtung Löwen; es wurde gemeldet, daß er auch gegen die Mitte der Front, in der Richtung auf Brüssel, im Anmarsch sei.

Aus seinen Bewegungen wurde geschlossen, daß für den folgenden Tag ein großangelegter Angriff geplant werde. Der Generalgouverneur, das A. O. K. VII und das Generalkommando des III. Reservekorps wurden von der Lage benachrichtigt. General v. Beseler brach darauf sofort seinen Vorstoß nach Westen ab, trat den Rückmarsch an und übernahm nach seiner Ankunft wieder den Oberbefehl.

Die Marinedivision mit den ihr unterstellten Truppen hat bis zu seinem Eintreffen am 11. September erfolgreich dem weit überlegenen Gegner standgehalten, dabei allerdings zwei kritische Tage durchlebt, und die Geschichte des Landkrieges wird es erweisen, mit wie schwachen Kräften damals die in ihren Folgen kaum abzusehende Gefährdung der deutschen Hauptaufmarschlinie und rückwärtigen Verbindungen abgewendet worden ist. Mit einem kleinen Detachement des III. Seebataillons und einigen aus der Bahn zusammengerafften Kompagnien hat Oberstleutnant v. Bernuth die Überflügelung bei Löwen abgewiesen. Auch gebührt der 37. Landwehrbrigade unter Generalleutnant v. Meyer besonderer Anteil an dem Verdienste, jeden Durchbruch des Gegners verhindert zu haben.

Mit dem Augenblick, wo General v. Beseler mit seinem Korps zur Unterstützung eintraf, war die Lage bereits gesichert. Nun wurde zum Angriff übergegangen und der Feind völlig nach Antwerpen zurückgeworfen.

Am 14. September sprach General v. Beseler durch Tagesbefehl dem III. Reservekorps, der Marinedivision sowie den beteiligten Landwehrtruppen für die in den einzelnen Gefechten bewiesene Hingebung, Standfestigkeit und Tapferkeit seinen Dank aus.

Die Marinedivision rückte nun in die ihr vom Generalkommando des III. Reservekorps zugewiesenen neuen Stellungen Pont Brulé—Eppeghem —Elewyt; auf dem linken Flügel die Matrosenartilleriebrigade, Stab in Vilvorde; auf dem rechten Flügel die Marineinfanteriebrigade, Stab in Schloß Peuthy; Divisionsstab in Wambeek.

Die folgenden beiden Wochen brachten zwar keine Ruhe und wenig Möglichkeit zu sorgfältiger Ausbildung, boten aber doch Gelegenheit, einigermaßen die Verbände zu ordnen und die neue Aufgabe vorzubereiten, die der Division bevorstand. Schon am 9. September war aus dem Großen Hauptquartier die telegraphische Nachricht eingetroffen, daß Seine Majestät der Kaiser die Einnahme von Antwerpen befohlen habe. Die Durchführung war dem Kommandierenden General des III. Reservekorps übertragen, dem hierfür u. a. auch die Marinedivision zur Verfügung gestellt wurde.

Unvermittelt und gegen alle Absicht waren die Marinetruppen gleichsam aus der Eisenbahn heraus in die Schule der kriegerischen Ereignisse gesetzt worden. Divisionskommandeur und Generalstabschef hatten eine nicht leichte Verantwortung übernommen, als sie hierin ohne Zögern willigten. Nachträglich betrachtet, haben aber diese ersten Gefechtstage Offiziere und Mannschaften kriegstüchtiger gemacht, als es lange Wochen einer friedensmäßigen Ausbildung zu tun vermocht hätten. Die allgemeinen kurzen Anleitungen und Anweisungen, die nun vom Divisionskommandeur erlassen, die kleinen Übungen, die von den Truppenteilen durchgeführt wurden, begegneten ganz anders dem Verständnis von Offizieren und Mannschaften, als es ohne die in der Wirklichkeit gemachten Erfahrungen der Fall gewesen wäre.

Vorposten- und Patrouillengefechte sowie wiederholte Gerüchte und Nachrichten über einen bevorstehenden neuen Ausfall der Belgier aus Antwerpen hielten die Truppen in Atem. Am 20. September wurde sogar auf eine derartige Alarmmeldung hin die sogenannte „Flottenstammdivision" von Brüssel nach Vilvorde als Reserve vorgezogen; unter dieser Bezeichnung war eine Truppe von etwa 800 Matrosen, Heizern und Handwerkern zusammengestellt worden, die die ersten Besatzungen für etwa in Aussicht stehende Dampfer und Hilfsfahrzeuge abgeben sollte.

Am 22. September Nm. erschien General v. Beseler im Stabsquartier der Division zu Schloß Wambeek und entwickelte vor den versammelten

Brigade-, Regiments- und Bataillonskommandeuren seinen Angriffsplan gegen Antwerpen. Er legte dar, aus welchen Gründen er den Einbruch in den Festungsgürtel von Südosten her beschlossen habe; und indem er mitteilte, daß er der Marinedivision den Abschnitt westlich anschließend an das III. Reservekorps zugedacht habe, schloß er etwa mit den Worten: es sei keine leichte Aufgabe, die bevorstände; ihre glückliche Lösung aber würde die Waffenbrüderschaft zwischen Heer und Marine für immer besiegeln.

Am 26. September waren die Vorbereitungen beendet, am 27. früh begann der Angriff gegen die Festung. (Karte 8.)

Die Hoffnung auf ein offensives Zusammenarbeiten mit der in Antwerpen stehenden belgischen Armee brach damit für die Alliierten zusammen.

Der Wettlauf an die See erreichte die Krisis. Einander immer wieder überflügelnd, erstreckten sich die kämpfenden Linien schließlich bis Arras und Douai[1]).

Zwischen dem linken Flügel der Alliierten und der See bei Dünkirchen aber klaffte eine nur von sehr schwachen Kräften verschleierte Lücke von etwa 30 km Ausdehnung. Auf französisches Drängen war das Gros der englischen Marinebrigade nach Süden bis zum Dorfe Cassel vorgerückt und ein Bataillon bis nach Lille vorgeschoben worden. Weiter östlich standen französische Streitkräfte bei Tournai, aber gegen die von deutscher Seite eingesetzten Truppen bedeuteten sie wenig. Gleichzeitig griff auf dem Hauptkriegstheater eine tiefgehende Veränderung um sich. Am 28. September war der deutsche Versuch, bei Reims das Zentrum der Alliierten zu durchbrechen, endgültig gescheitert. Jetzt aber begann sich die Aufmerksamkeit der deutschen Leitung sichtlich einer Entwicklung gegen die Kanalhäfen zuzuwenden. Sir John French sah daher die Zeit gekommen, das ganze britische Expeditionskorps aus dem Verbande der französischen Armee herauszulösen und ihm die natürliche und von vornherein beabsichtigte Stellung an der Küste anzuweisen. Auch General Joffre zeigte sich jetzt dieser Ansicht geneigt, hing doch die einzige Hoffnung einer nochmaligen Überflügelung der nördlichen deutschen Flanke nunmehr von der Möglichkeit einer gemeinsamen Bewegung französischer, britischer und belgischer Truppen in Flandern ab. In diesem Zusammenhang war die Sicherung Antwerpens und der dort eingeschlossenen belgischen Feldarmee von großer Bedeutung. Überraschender Kräfteeinsatz von See her sollte sie erleichtern.

In England waren die 7. Division und die 3. Kavalleriedivision frontreif. Konnte von der Marine die Verantwortung für die sichere Überführung übernommen werden, so war es leicht, sie von Dünkirchen oder Ostende aus

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I. Seite 180 und folgende.

einzusetzen. Irgendwelche Wirkungen waren aber von diesen schwachen Streitkräften nur dann zu erwarten, wenn es ihnen gelang, den engen operativen Zusammenhang mit der eingeschlossenen belgischen Feldarmee herzustellen. Aber selbst, wenn dies nicht glückte, war der Einsatz dieser Streitkräfte von der flandrischen Küste aus dennoch dringend erforderlich. Schon in der ersten Septemberwoche hatte das Schicksal der Grenzfestungen das belgische Oberkommando überzeugt, daß auch Antwerpen einem ernstlichen Angriff nicht lange Widerstand leisten würde. Es hatte daher 25 000 Mann zur Sicherung des Rückzuges der Feldarmee über St. Nicolas, Gent, Brügge nach Ostende erbeten. Die britische Admiralität wurde durch diese Entwicklung von neuem vor eine Aufgabe gestellt, deren Durchführung ihr Sorge machte. Nicht nur fiel ihr mit der Verschiebung der englischen Armee nach Norden die Wiederverlegung der Operationsbasis von St. Nazaire nach Le Havre zu, vielmehr galt es, gleichzeitig den Schutz der neuen Verbindungen nach Dünkirchen und Ostende zu übernehmen. Nach dem Erfolge Weddigens aber konnte nach ihrer Ansicht gerade diese Aufgabe nicht leicht genommen werden.

Ohne von diesen Schwierigkeiten des Gegners eine rechte Vorstellung zu haben, hatte jedoch die deutsche Flottenleitung den größeren Teil ihrer U-Boote in Erwartung eines feindlichen Angriffs in Vorpostenlinien außerhalb Helgolands verwendet. Nach der Tat von „U 9" erteilte sie allerdings dem Führer der U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, nachstehenden Befehl:

»Günstiges Wetter für U-Bootsunternehmungen ausnützen. In Betracht kommen Ostende, Long Sand-Feuerschiff, Firth of Forth, St. Andrews Bucht. Außerdem an der norwegischen Küste Stavanger bis Kristiansand mit Ruhestellung an der dänischen Küste. Einzelverwendung scheint meisten Erfolg zu versprechen.«

„U 18" wurde daher angewiesen, den vorher „U 9" erteilten Auftrag auszuführen und hierzu entweder Warteſtellungen in der Umgebung von West Hinder-Feuerschiff einzunehmen, um die Transporte nach Ostende oder ihre Bedeckung anzugreifen oder nach Ermessen des Kommandanten gegen die Themsemündung oder den Kanalausgang vorzustoßen. In allen Fällen sei die neutrale Flagge, selbst an den Brennpunkten des englisch-französischen Truppentransportverkehrs, zu achten. Auf die Minengefahr zwischen Sandettié- und East Goodwin-Feuerschiff wurde hingewiesen. Gleichzeitig wurde „U 28" gegen den Firth of Forth entsandt, aber 10 fahrbereite U-Boote blieben auf der Ems und in Helgoland. Erst auf der Linie Harwich—Ijmuiden traf „U 18" in der Nacht zum 26. September auf Gegenwirkung. Auf

1000 m Abstand vor einem Zerstörer tauchend, setzte es den weiteren Vormarsch unter Wasser fort. (Karte 8.) Dabei sichtete es in der Nähe der Untergangsstelle der drei englischen Panzerkreuzer, die es fünf Tage nach Weddigens Tat erreichte, nacheinander mehrere Gruppen von zwei, vier und fünf Zerstörern der „K"- und „L"-Klasse. Diese suchten anscheinend nach Überlebenden. Der Kommandant des U-Bootes, Kapitänleutnant v. Hennig, ließ sich jedoch nicht von seiner eigentlichen Aufgabe abbringen, verzichtete auf Angriffsversuche und legte das Boot um 8 Uhr Nm. etwa 15 sm nördlich von Ostende auf Grund. Am nächsten Tage (27. September) kreuzte er unter Wasser westlich der Middelkerke-Bank, sichtete aber bis zum Abend nur je einen aus- und einlaufenden Dampfer. Er schloß daraus, daß der auffallend geringe Verkehr wahrscheinlich auf die Gefährdung des Hinterlandes von Ostende durch die deutsche Armee zurückzuführen sei und englische Truppentransporte dorthin wohl kaum mehr zu erwarten seien. Bei Anbruch der Dunkelheit stieß er daher östlich der West Hinder- und Sandettié-Bank gegen den Kanal vor. Um Mitternacht ging „U 18" auf Tiefe und erreichte als erstes deutsches U-Boot am nächsten Morgen (28. September) Dover. Im Admiralitätshafen lagen zwar viele Schlepper und Fischdampfer, aber kein einziges Kriegsschiff. Vier Stunden lang kreuzte Kapitänleutnant v. Hennig unmittelbar vor der Einfahrt, ohne daß sich Ziele boten. Nur zahlreiche Handelsdampfer, die durch keine Anzeichen eine militärische Verwendung verrieten, passierten von und nach den Downs und ließen den Kommandanten die Wirkung ihrer Versenkung auf die öffentliche Meinung Englands bedenken. Noch aber war der Kanal trotz seiner Bedeutung als wichtigste Etappenstraße der britischen Armee nicht zum Sperrgebiet erklärt worden, noch wurde dort kein Fahrzeug ohne weiteres als feindliches behandelt. So stark wurden auf deutscher Seite selbst unter Hintanstellung eigener Lebensinteressen die Verpflichtungen gegenüber völkerrechtlichen Abmachungen empfunden.

11 Uhr Vm. trat „U 18", immer noch unter Wasser, den Vormarsch nach Calais an. Eine Stunde später wurde 7 sm ab ein Kleiner Kreuzer mit vier Schornsteinen gesichtet, aber gleichzeitig wurde eine Dwarslinie von vier feindlichen U-Booten zwischen diesem und dem deutschen Boot sichtbar. Letztere wurde auf 15 m Tiefe durchbrochen, dann jedoch erschwerten drei weitere englische U-Boote der „C"-Klasse, aufgetaucht in Kiellinie dem Kreuzer zustrebend, den Angriff. Dennoch kam der Kommandant, nur für Sekunden das Sehrohr zeigend, zum Schuß (Karte 8), aber die Detonation blieb aus. Anscheinend war der Torpedo auf der kurzen Entfernung von

250 m unter dem nicht tief gehenden Schiff hindurchgegangen. Schon steuerte der Kommandant sein Boot zum zweiten Angriff an den Kreuzer heran, als starke Schraubengeräusche, verbunden mit einem plötzlichen Versager der Tiefenrudermaschine, ihn zum vorzeitigen Abdrehen zwangen. Nach 19stündiger Unterwasserfahrt tauchte das Boot schließlich bei Sandettié-Feuerschiff auf, dann ließ aufkommendes schlechtes Wetter den Rückmarsch geraten erscheinen. Bald wehte Nordweststurm von Stärke 8 bis 9, aber am 30. September erreichte „U 18" den Hafen von Helgoland, obwohl Kommodore Tyrwhitt, der Befehlshaber der „Harwich"-Flottillen, gleich nach dem Angriff auf den englischen Kreuzer eine Division von Zerstörern nach Noord Hinder-Feuerschiff gesandt hatte, um es abzuschneiden. Gleichzeitig suchten vier Zerstörerdivisionen den Kampfplatz ab. Auf dem angegriffenen Kreuzer — es war „Attentive", das Flaggschiff der VI. Flottille der „Dover-Patrol" —, glaubte man drei U-Boote und zwei Torpedos gesichtet zu haben. Dies führte bei der Erfolglosigkeit der weiteren Bekämpfung zu der Annahme, daß die vermeintlichen drei U-Boote weiter in den Kanal eingedrungen wären. Infolgedessen wurden alle Transporte mit Ausnahme der von den westlichen Häfen nach St. Nazaire oder Nantes laufenden unterbrochen. Bis auf weiteres wurde jeder Schiffsverkehr bei Tage eingestellt.

Die strategische Wirkung des ersten Auftretens eines deutschen U-Bootes im Englischen Kanal übertraf demnach alle Vorstellungen, die man sich damals auf deutscher Seite davon machte. Die Unsicherheit, welche damit in einer überaus kritischen Lage für die weitere Durchführung der Kanaltransporte hervorgerufen wurde, empfand man auf feindlicher Seite nach Corbett[1]) geradezu als unerträglich, zumal am 29. September auch noch eine weitere Verstärkung des rechten deutschen Flügels gemeldet wurde. Das System zur Sicherung der rückwärtigen Verbindungen der britischen Armee galt als schwer erschüttert. Vor allen weiteren Schritten sollten daher die deutschen U-Boote durch ausgiebige Minenverwendung lahmgelegt werden. Es ist interessant, daß dabei auf englischer Seite die Ansichten über den Wert von Defensiv-Minensperren ebenso geteilt waren, wie auf deutscher[2]).

Auch in England befürchtete man durch solche die Bewegungen der eigenen Flotte stark zu beeinträchtigen, aber dennoch fand man bei Admiral Jellicoe, in Übereinstimmung mit seiner früheren Stellungnahme zu dieser

[1]) Naval Operations, Band I, Seite 182: „In view of the critical military situation the sudden insecurity of our cross-Channel lines of passage was intolerable."

[2]) Vgl. Seite 14.

Frage[1]) sofortige Zustimmung. Er bezeichnete die Sperrung des östlichen Kanalausgangs durch ein Minenfeld als wünschenswert, während er jeden Versuch, die Helgoländer Bucht oder die deutschen Flußmündungen mit Minen zu verseuchen, als zu gewagt im Verhältnis zum wahrscheinlichen Nutzen zurückwies. Da Minenfelder so dicht unter der feindlichen Küste nicht überwacht werden könnten, würden sie nur von vorübergehender Bedeutung sein. Man entschied sich daher am 2. Oktober für ein Minenfeld in den Hoofden, das im Süden etwa durch eine Linie von der Mitte der Goodwin-Sände nach Ostende, im Norden durch den Breitengrad von Kentish Knock-Feuerschiff begrenzt würde. Daß diese Verseuchung internationaler Gewässer zwar nicht nur Deutschland, sondern fast mehr noch die neutralen Staaten, in erster Linie Holland, schädigen würde, spielte für England gegenüber der militärischen Notwendigkeit keine Rolle. Die Rücksicht auf die Interessen der Neutralen und entgegenstehende Bestimmungen des Seerechts hatten zurückzutreten, wenn es sich um den Schutz der britischen Truppentransporte gegen deutsche U-Boote handelte, denen man sich sonst nicht gewachsen fühlte. An dieser offenbaren Verletzung des Völkerrechts änderte auch der Umstand nichts, daß die britische Regierung diese Maßnahme vor ihrer Durchführung allgemein bekannt gab. Um aber das Gesicht zu wahren, berief sie sich auf einen deutschen Vorgang, obwohl ein solcher gar nicht bestand. (Anlage 12 und 13, die britische Admiralität über die deutsche Politik des Minenlegens und die deutsche Erwiderung.) Denn entgegen den Behauptungen der britischen Admiralität sperrte kein einziges der bisherigen deutschen Minenfelder internationale Gewässer auch nur annähernd in der Ausdehnung, wie dies von britischer Seite nunmehr beabsichtigt war, vielmehr lagen sie mit einer Ausnahme unmittelbar vor der englischen Küste. Wenn die Minen der „Königin Luise" sich in größerem Abstand (30 sm) von dieser befanden, so hatte auch dies keineswegs der ursprünglichen Absicht entsprochen, vielmehr war das Schiff durch den plötzlichen Angriff feindlicher Seestreitkräfte gezwungen worden, die Minen vorzeitig zu werfen[2]). Aber auch diese Minen lagen im Gegensatz zu dem englischen Minenfeld in den Hoofden auf keiner Zufahrtsstraße zu einem neutralen Hafen. Die so häufig mit Erfolg angewendete britische Methode, dem Gegner Dinge zu unterstellen, die man selbst beabsichtigte, bewährte sich jedoch auch in diesem Falle.

Kurz vor dem Auslaufen der Minenleger „Iphigenie" und „Andromache" am 2. Oktober meldete das englische U-Boot „B 3" von der „Dover-Patrol" einen neuen U-Bootsangriff. Da die Meldung nicht rechtzeitig als

[1]) Vgl. Seite 63.

[2]) Vgl. Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 65 und folgende.

falscher Alarm erkannt wurde — kein deutsches U-Boot befand sich zu der Zeit in dem fraglichen Gebiet, — mußte daraufhin das Auslegen der Sperre zur größeren Sicherheit der Minenleger auf die folgende Nacht verschoben werden. Diese neue Verzögerung für die Überführung der Truppentransporte war aber um so bedenklicher, weil die Lage in Belgien zu dieser Zeit ihre Krisis erreichte.

Der große Ausfall der belgischen Feldarmee von Antwerpen aus war zusammengebrochen. Der Angriff der deutschen Truppen gegen die Festung hatte seit dem 27. September gute Fortschritte gemacht. Für das Vorgehen der Belagerungsarmee war dem III. Reserve-Armeekorps das Hauptangriffsfeld auf der Südostfront zugefallen. Die Masse der schweren Artillerie war dort eingesetzt. Die Marinedivision hatte den Abschnitt westlich anschließend erhalten und sollte in gleicher Linie mit dem III. Reserve-Armeekorps angreifen und dessen linke Flanke sichern. Diese Anordnungen und das ungestüme Vorwärtsstreben aller Teile führten dazu, daß die Marinedivision in ihrem Abschnitt an dem entscheidenden Angriff gegen die Werke erfolgreich teilnahm.

Das vor der Division liegende Gelände war fast völlig eben, nur nördlich des Netheflusses zog sich ein leicht ansteigender Höhenrücken in ostwestlicher Richtung. Zahlreiche kleine Wasserläufe und Gräben durchschnitten die vielfach sumpfigen Felder und Wiesen und erschwerten das Vordringen seitlich der großen Straßen. Weite Flächen vor dem deutschen linken Flügel waren ganz überschwemmt und ungangbar. Überall verstreute Gehöfte und kleine Schlösser, oft mit Wasser umgeben, boten der Verteidigung natürliche Stützpunkte. Unzählige Hecken und kleine Gebüsche, Baumreihen und Dämme hinderten jeden Weitblick. Weit ins Land schauend erhob sich einzig der schwere Turm der St. Romuald Kathedrale in Mecheln.

Die den südlichen Teil dieser Stadt durchfließende Dyle und wenige Kilometer weiter nördlich die Nethe waren gegebene, starke Verteidigungslinien. Inmitten des Angriffsstreifens der Division lag das Fort Waelhem, nördlich von Mecheln an der großen Straße, die von Süden her nach Antwerpen führt; östlich von diesem das Zwischenwerk der Eisenbahn-Redoute (Redoute du Chemin de Fer), westlich davon zunächst das Fort Breendonck.

Als Einschließungsstellung wurden zugewiesen: der Marineinfanteriebrigade der Abschnitt Elewyt—Eppeghem, der Matrosenartilleriebrigade der Abschnitt Eppeghem—Pont Brûlé. Ein aus Seewehrleuten gebildetes Matrosenregiment traf erst während der nächsten Tage in Brüssel ein.

Rechts von der Marinedivision stand die zum III. Reservekorps gehörende 5. Reservedivision, links die 4. Ersatzdivision. (Karte 8.)

Am 27. September drang die Marineinfanteriebrigade unter Führung des Generalmajors v. Wichmann gegen den hohen Eisenbahndamm bei Hofstade vor, schlug mit der Landwehrfeldartillerieabteilung 10 den dort stehenden Feind zurück und erreichte den Bahndamm 10.20 Uhr Vm. Die dem Abschnitt zugeteilte Belagerungsartillerie folgte der vorgehenden Infanterie in nördlicher Richtung.

Die als Infanterietruppe verwendete Matrosenartilleriebrigade unter Führung des Kapitäns zur See Herr, dem Major v. Pawels als Generalstabsoffizier beigegeben war, warf den Feind in heftigem Gefechte bei Sempst und Kleempoel zurück.

Um 3 Uhr Nm. begann die Marineinfanteriebrigade den Bahndamm zu überschreiten und besetzte 5.15 Uhr Nm. nach heftigem Häuserkampf Muysenstraet. Die Matrosenartilleriebrigade stand um 7 Uhr Nm. auf der Höhe von Schloß de Belleghem—Laer. Auf beiden Flügeln der Division war Anschluß an die Nachbartruppen vorhanden. Während der Nacht verblieb die Division in den erreichten Stellungen.

Am 28. September wurde auf beiden Flügeln das Vorgehen fortgesetzt. Die Marineinfanteriebrigade erreichte 9 Uhr Vm. die Linie Schloß het Stuytje—Bahndamm und rückte von dort nach gehöriger Artillerievorbereitung gegen Mecheln vor, das nun von feindlicher Artillerie kräftig beschossen wurde. Besonders lagen die beiden Brücken über die Dyle, die von Süden her in die Stadt führten, unter dem gutliegenden Feuer der beiden Panzertürme von Fort Waelhem. Die verhältnismäßig langsame Schußfolge gestattete jedoch einen sprungweisen Übergang ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Eine eigentliche Verteidigung des Flußabschnittes oder der Stadt selbst wurde vom Gegner nicht versucht. Gleichzeitig ging die Matrosenartilleriebrigade in Richtung auf Hombeek—Gand vor.

Um 2.20 Uhr Nm. hatte die Marineinfanteriebrigade ohne erhebliche Verluste die vielfach brennende Stadt Mecheln besetzt, die von der Bevölkerung offenbar panikartig vollkommen geräumt worden war, die Matrosenartilleriebrigade den Bahndamm zwischen Hombeek und Gand erreicht. Über Mecheln hinaus vorzustoßen, wurde der Marineinfanteriebrigade dagegen durch schweres feindliches Artilleriefeuer vorläufig unmöglich gemacht, sie setzte sich deshalb am Abend unmittelbar nördlich der Stadt fest.

Die Belagerungsartillerie hatte inzwischen (1.20 Uhr Nm.) das Feuer auf Fort Waelhem eröffnet und setzte auch während der Nacht die Beschießung fort. Feindliche Vorstöße gegen die Vorpostenstellungen nördlich

von Mecheln wurden abgewiesen. Die Stadt selbst wurde weiter von belgischer Artillerie beschossen.

Die Gefechtsstation der Division wurde am 29. früh von Elewyt nach Hofstade, nachmittags in das Rathaus von Mecheln verlegt. Um 8 Uhr Vm. desselben Tages überschritt die Matrosenartilleriebrigade die Bahnlinie Hombeek—Capelle au Bois, warf den dort stehenden Feind zurück und ging in Richtung Heffen—Thisselt vor. Um 3 Uhr Nm. erreichte der linke Flügel nach nicht leichtem Gefecht die Linie Leest—Thisselt, ging mit Vortruppen gegen die Rupel vor und stand abends in der Linie Heffen—Krekelenberg—Thisselt. Vom Fort Breendonck und den Anschlußbatterien wurde sie heftig unter Feuer gehalten. Ihr stürmisches Vorwärtsdrängen hatte aber vor allem den Erfolg, daß der Feind einen Hauptangriff aus dieser Richtung vermutete und dementsprechend starke Kräfte, vor allem Artillerie, dort einsetzte. Die Matrosenartilleriebrigade stand aber nunmehr vor dem Überschwemmungsgebiet, das ein weiteres Vorgehen ausschloß.

Die Marineinfanteriebrigade kam infolge des Artilleriefeuers aus dem Fort Waelhem, der Eisenbahn-Redoute und der im Zwischengelände aufgestellten feindlichen Feldbatterien nur langsam vorwärts. Erst gegen Abend gelang es ihr nach heftigem Gefecht, den Bach Brouwenvliet zu besetzen und in der Gegend von Battel und Heffen Anschluß an die Matrosenartilleriebrigade herzustellen.

Fort Waelhem und die Eisenbahn-Redoute waren, obgleich sie den 29. über von schwerer Artillerie beschossen worden waren, noch nicht niedergekämpft und feuerten auch noch während der folgenden Nacht.

Ein neu formiertes Matrosenregiment unter dem Befehl des Kapitäns zur See Frhr. v. Rössing war inzwischen vollzählig eingetroffen und rückte am 30. September gegen 1 Uhr Nm. in Eppeghem ein, wo es sich als Reserve bereitstellte.

Ein Angriff der Marineinfanteriebrigade gegen die beiden vor ihr liegenden Forts unterblieb zunächst, da diese sich als noch nicht sturmreif erwiesen. Die Brigaden hielten daher am 30. die erreichten Stellungen, während die Belagerungsartillerie die Beschießung fortsetzte. Eine wirkungsvolle Bekämpfung der Angriffs*artillerie* durch die Festungsartillerie fand nirgends statt. Unter großem Munitionseinsatz wurde dagegen von der belgischen Artillerie gegen die erreichten Linien der Marinedivision gestreut. Hierdurch erlitt die *Infanterie* stellenweise sehr erhebliche Verluste. Das Matrosenregiment v. Rössing wurde am 1. Oktober nach Mecheln nachgezogen.

Am Abend des 1. Oktober und während der folgenden Nacht wurden erneute Versuche gemacht, durch handstreichartigen Infanterieangriff einer

freiwilligen Sturmkolonne Fort Waelhem zu nehmen; das Fort erwies sich jedoch auch jetzt noch als zu widerstandsfähig. Die vorgegangenen Abteilungen kamen durch die breiten Drahthindernisse nicht hindurch und mußten während der Nacht vor dem Nordausgang von Mecheln eingegraben liegen bleiben. Ein Teil der Marineinfanteriebrigade überschritt nachmittags den Bach Brouwenvliet und räumte nach heftigem Straßenkampf auch Elsestraet vom Feinde; gegen 8 Uhr abends war der Ort in ihrem Besitz, feindliche Vorstöße in Richtung Elsestraet während der Nacht wurden abgewiesen. Das Matrosenregiment verblieb während des Tages in Mecheln.

Am Morgen des 2. Oktober gingen Teile der Marineinfanteriebrigade erfolgreich nördlich Elsestraet vor und trieben den Gegner aus diesem Abschnitte zurück. Das Artilleriefeuer gegen Waelhem und Redoute Chemin de Fer wurde fortgesetzt.

Um 5 Uhr Nm. zeigte Fort Waelhem ziemlich überraschend die weiße Flagge und wurde alsbald von einer Kompagnie der Marineinfanterie besetzt; es wurden 550 Gefangene gemacht, gleichzeitig wurde die deutsche Kriegsflagge auf der Brustwehr gesetzt. Eine Explosion der Pulverkammer neben der Hauptgrabenwehr hatte diese zerstört und sämtliche darin befindliche Leute unter ihren Trümmern begraben. Beide 15-cm-Panzertürme waren außer Gefecht gesetzt. Die Besatzung des Forts war moralisch zusammengebrochen. Sofort auf den Kehlgraben gelegtes schweres Feuer hatte ihr ein Entweichen nach rückwärts wohl unmöglich erscheinen lassen. Der Kommandant gab bei der Übergabe dem Admiral v. Schröder gegenüber seiner Zuversicht Ausdruck, daß der Nethefluß dem weiteren Vorgehen der deutschen Truppen Halt gebieten würde.

Erheblich weniger günstig beurteilte die belgische Regierung die Lage. Nach ihrer Ansicht war die Stadt verloren, wenn nicht eine Diversion gegen den linken Flügel des Angreifers Hilfe brachte[1]). Dieser wurde auf höchstens zwei Armeekorps eingeschätzt, die allenfalls von Brüssel her durch eine Brigade zweiter Linie unterstützt werden konnten. Dagegen hatten die Belgier außer 70 000 Mann Garnisontruppen ihre ganze Feldarmee in einer Stärke von 80 000 Mann in der Festung. Von den sechs Divisionen der letzteren hielten zwei die beiden südlichen Sektoren der Verteidigungslinie, eine andere Termonde besetzt, während sich eine vierte mit der Kavallerie auf den Flügeln in Reserve hielt. Möglicherweise ließen sich daher zwei Divisionen, in jedem Falle aber die Kavallerie für die beabsichtigte Diversion freimachen. Da aber die Franzosen ihrerseits nur eine Territorial-Division für diesen Zweck versprachen, zögerten die Engländer, ihre beiden frontbereiten und, wie sie meinten, erstklassigen Divisionen mit Truppen so geringer Schlag-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 183 und folgende.

fertigkeit für ein so kühnes Unternehmen einzusetzen. Ihre einzige Unterstützung der Belgier beschränkte sich daher zunächst auf einige schwere Marinegeschütze. Jedoch wurde Admiral Oliver vom Naval Intelligence Department nach Antwerpen gesandt, um der Admiralität unmittelbar über die Lage zu berichten. Die Anschauungen wechselten aber jäh, als am 2. Oktober die überraschende Nachricht eintraf, daß die belgische Regierung plötzlich beschlossen habe, nach Ostende überzusiedeln, die Feldarmee von Antwerpen zurückzunehmen und es den Garnisontruppen zu überlassen, die Festung so lange wie möglich zu halten. Nach englischer Auffassung schien dieser Entschluß weniger durch die militärische Lage diktiert als durch das Gefühl, von den Alliierten im Stich gelassen zu werden. Kam er zur Ausführung, so bedeutete das den Zusammenbruch aller bisherigen Pläne. Allein vom maritimen Standpunkt war man jedoch in England entschlossen, keine Anstrengung zu scheuen, um dies zu verhindern. Die Franzosen versprachen jetzt statt einer zwei durch Kavallerie und Artillerie noch besonders verstärkte Territorial-Divisionen, deren Gefechtswert sich im Vergleich zum ersten Zusammenarbeiten mit englischen Truppen sehr gesteigert habe, wie sie ausdrücklich versicherten. Damit fielen die letzten Bedenken gegen die Zusammenfassung einer größeren Truppenmacht in Ostende. Es kam jedoch darauf an, erst einmal Zeit zu gewinnen. Um die Belgier zu einigen Tagen weiteren Widerstandes zu ermutigen, wurde der I. Lord der Admiralität nach Antwerpen gesandt. Gleichzeitig erhielt die britische Marinebrigade Befehl, ohne Verzug von Dünkirchen auf Antwerpen zu marschieren. Der gewünschte Erfolg wurde sofort erkennbar. In Gegenwart Mr. Churchills beschloß die belgische Regierung am Nachmittag des 3. Oktober, weitere 10 Tage auszuhalten, dagegen verpflichteten sich die Alliierten, binnen drei Tagen eine Erklärung abzugeben, ob und wann eine große Operation zum Entsatz der Festung eingeleitet werden könnte. Müßten sie diese Möglichkeit verneinen, so sei auch die belgische Regierung nicht mehr an die Abmachungen gebunden und könne nach eigenem Ermessen die Verteidigung jeder Zeit aufgeben und die Feldarmee zurücknehmen. In jedem Falle verpflichteten sich die Alliierten, diese mit ausreichenden Truppen in Gent oder an anderer Stelle der Rückzugslinie aufzunehmen. Davon abgesehen sollten unverzüglich alle Maßnahmen ergriffen werden, um die Verteidigung Antwerpens durch Geschütze und sofort verfügbare Marinetruppen zu verstärken. Außer der Marineinfanteriebrigade in Dünkirchen hatte die britische Admiralität in ähnlicher Form, wie dies auf deutscher Seite geschehen war, schon am 17. August zwei Matrosenbrigaden (Naval Brigades) aufgestellt, von denen jede aus vier Bataillonen bestand. Aus überzähligen Leuten der Flotten- und Marinereserve sowie Marine-Freiwilligen (Fleet

Reserve, Royal Naval Reserve, Royal Naval Volunteers) zusammengesetzt und ursprünglich zur Verwendung als fliegende Landungskorps für die Besetzung vorgeschobener Marinestützpunkte vorgesehen, waren sie erst später für den Einsatz im Felde einexerziert worden. Als jetzt in der verzweifelten Lage der Ruf an sie erging, waren die Ausbildung und Ausrüstung der Truppe noch weit zurück. Das Gewehr der Feldarmee hatte sie erst im September erhalten. Dennoch sollte auf Ersuchen Mr. Churchills die Überführung von Dover nach Dünkirchen so schnell als möglich erfolgen. Ihr Erscheinen in der Festung sollte die belgischen Verteidiger wenigstens so lange zum weiteren Widerstand ermutigen, bis eine stärkere französisch-britische Streitmacht zum gemeinsamen Vorgehen mit der belgischen Feldarmee in Ostende zusammengezogen sein würde. Für diese stellten die Franzosen statt der zweiten versprochenen Territorial-Division nunmehr eine vollständige Marinebrigade, bestehend aus zwei Regimentern Marineinfanterie und einem Regiment Zuaven, insgesamt 8000 Mann, mit 16 Marine-Maschinengewehren, welche mit der Eisenbahn von Paris nach Ostende übergeführt wurde, während die 87. Territorial-Division, bestehend aus 12 Bataillonen, zwei Schwadronen Reservekavallerie und zwei Artilleriebrigaden mit 9 cm-Geschützen von Le Havre her auf dem Seewege eintreffen sollte. Von England her wurden die 7. britische Infanteriedivision und die 4. Kavalleriedivision am 6. oder 7. Oktober in Ostende erwartet. Für den Schutz der Seetransporte übernahm die britische Admiralität die Verantwortung. Von dem überraschenden Einsatz dieser Truppen gegen den linken Flügel der Belagerungsarmee versprach man sich um so mehr Erfolg, weil gleichzeitig der rechte Flügel der deutschen Hauptarmee durch eine große Anstrengung der Heere von Joffre und French zurückgebogen werden sollte.

Vor Antwerpen begannen sich die deutschen Truppen nach dem Fall der Außenforts am 2. Oktober gegen die Nethelinie vorzuschieben. Das Regiment 1 der Marineinfanteriebrigade ging mit Vortruppen bis an das südliche Ufer des Flusses und die Übergangsstellen nördlich Cuykerstraet vor; die dort befindlichen Brücken waren vom Gegner gesprengt.

Regiment 2 der Marineinfanteriebrigade näherte sich der Eisenbahn-Redoute. Da jedoch hinreichendes Brückenmaterial für den Grabenübergang nicht zur Stelle war und das Fort noch kräftig feuerte, erwies sich ein geplanter Sturmangriff während der Nacht als undurchführbar. Bis zum 4. Oktober war die Redoute jedoch durch Artilleriefeuer so schwer erschüttert, daß die Besatzung die Hauptteile sprengte und das Werk in der Dunkelheit räumte. Erst bei Hellwerden wurde dies erkannt, dann besetzten Teile des 2. Regiments der Marineinfanteriebrigade das Fort.

Am Nachmittag des 5. Oktober löste das Matrosenregiment die Marineinfanteriebrigade in den vorgeschobenen Stellungen am südlichen Nethe-Ufer und in der Bewachung des Forts Waelhem ab.

Im übrigen wurde der Tag zur Erkundung der Überschwemmungen und Kolonnenwege des Nethegebietes benutzt. Gleichzeitig aber überschritten Truppen der Armee weiter westlich die Dendre. Gelang diesen der Übergang über die Schelde bei Schoonaerde und Termonde, so bedrohten sie die Rückzugslinie von Antwerpen nach der flandrischen Küste aufs gefährlichste. An dem gleichen Tage wurde die englische Marineinfanterie mit vier Bataillonen bei Lierre, am östlichen Flügel der Verteidigungslinie, eingesetzt. Seit dem Vormittag lagen die belgischen Stellungen auf dem nördlichen Nethe-Ufer unter lebhaftem deutschen Artilleriefeuer. Im Bereich der Marineinfanteriebrigade wurden um 2 Uhr Nm. auf der Straße Waelhem—Cuykerstraet je ein Bataillon Marineinfanterie, eine Maschinengewehrabteilung der Marineinfanterie und zwei Pionierkompagnien mit Schnellbrückengerät verwendungsbereit gestellt. Sie sollten versuchen, die nördlich von diesem Punkte befindlichen Brückenstellen über die Nethe zu besetzen. Die Leitung der beiden Unternehmungen lag in den Händen des Oberstleutnants v. Götze. Beide Abteilungen gelangten gegen 4 Uhr Nm. bis an den Südrand der Nethe. Dort erhielten sie heftiges Artilleriefeuer aus feindlichen Feldgeschützen. Die Zugänge zu den Brückenstellen waren sehr schmal und wurden vom Feinde unter so dichtem Maschinengewehr- und Infanteriefeuer gehalten, daß ein Passieren unmöglich war. Das Brückenmaterial wurde zerschossen oder versank im Schlick der Ufer. Es gelang daher trotz mehrfacher Versuche nicht, Infanterieaufklärung auf das nördliche Nethe-Ufer vorzutreiben, vielmehr blieben die vorgeschobenen Abteilungen während der Nacht am Südufer der Nethe beim Dorfe Waelhem liegen. Dagegen gelang es Truppen der Armee, Lierre zu besetzen und unterhalb der Stadt den Übergang über die Nethe zu bewerkstelligen. Hierdurch geriet die rechte Flanke der englischen Marineinfanterie in Gefahr. Ein Gegenstoß durch ein belgisches Regiment, von englischen Marine-Flugzeugen mit Bomben unterstützt, drängte zwar die deutschen Angreifer am Nachmittag zurück, konnte sie jedoch von dem westlichen Flußufer nicht mehr vertreiben. Gleichzeitig wurde die schwache belgische Division am westlichen Flügel, insbesondere bei Schoonaerde, so hart bedrängt, daß die Rückzugslinie nördlich der Schelde von neuem schwer bedroht schien. Es wurde daher die dringende Bitte nach Bordeaux gerichtet, die französische Füsiliermarinebrigade nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, in Ostende haltmachen, sondern sofort nach Antwerpen vorstoßen zu lassen. Am Abend wurde in Gegenwart des Königs der Belgier und des I. Lords der britischen Admiralität Kriegsrat

gehalten mit dem Ergebnis, daß der Widerstand trotz der kritischen Lage fortgesetzt werden sollte. Kaum war dieser Entschluß gefaßt, als die Meldung einging, daß die Deutschen nördlich von Lierre bereits die kleine Nethe überschritten hätten. Hierdurch geriet die ganze Stellung ins Wanken. Kurz nach Mitternacht entschloß sich daher das belgische Hauptquartier für 3 Uhr Vm. zum Generalangriff. Der Befehl traf aber so verspätet bei den Frontstellen ein, daß er nur von zwei belgischen Regimentern durchgeführt wurde. Diesen gelang es zwar, den Feind für kurze Zeit über den Fluß zurückzuwerfen, aber bei Tagesanbruch gingen die Deutschen mit frischen Kräften zum Gegenstoß über und durchbrachen die belgische Linie auch südwestlich von Lierre bei Boomlear und Hulst. Ein neuer Versuch der Belgier, die verlorenen Gräben wiederzugewinnen, scheiterte an der überlegenen deutschen Artilleriewirkung. Gegen Mittag sah die englische Marinebrigade ihren rechten Flügel gefährdet und ging bis unter die Forts des inneren Befestigungsringes bei Bremde zurück.

Weiter westlich blieben dagegen die Versuche der deutschen Marineinfanterie, Brücken über den Fluß zu schlagen, infolge des sumpfigen Ufergeländes auch an diesem Tage vergeblich. Das jenseitige Ufer war durch starke Infanteriestellungen und Schützengräben befestigt. Eine Erschütterung dieser Stellung durch Artilleriefeuer erwies sich als notwendig und wurde in Angriff genommen. Da auch während der Nacht ein Überschreiten der Nethe nördlich Waelhem und Cuykerstraet aussichtslos war, sollte Generalmajor v. Wichmann am Morgen des 7. Oktober mit vier Bataillonen bei Ter Elst oder bei Duffel die Nethe überschreiten, um einerseits als Reserve hinter dem linken Flügel der 5. Reservedivision zu dienen, anderseits durch umfassenden Druck gegen die feindliche Brückenstellung bei Waelhem diese von Osten her aufzurollen.

Inzwischen waren nach einer Verzögerung bei der Einschiffung in Dover die 1. und 2. Division der englischen Marinebrigade in der Nacht zum 5. Oktober nach Dünkirchen übergeführt worden und hatten auf der Eisenbahnlinie Gent—St. Nicolas trotz der deutschen Flankierung bei Termonde Antwerpen erreicht. Nach mancherlei Befehlen und Gegenbefehlen hielten sie sich schließlich bei „Fort 6" zur Besetzung der Infanteriestellungen zwischen den Werken des inneren Festungsringes bereit, um den weiteren Rückzug der durch die Nachtangriffe schwer erschöpften belgischen Truppen zu decken. Als aber gegen Mittag erkennbar wurde, daß der deutsche Angreifer wider Erwarten nicht nachdrängte, ging die 1. Brigade auf dem Wege nach Lierre vor, um die englische Marineinfanterie bei Boschhoek zu unterstützen und ihre Linie bei Château Weyninckx nach Westen bis zur Eisenbahnlinie Antwerpen

—Mecheln zu verlängern. Soweit wäre die Lage nicht aussichtslos für die Verteidiger gewesen, wenn nicht unaufhörliche Versuche der Deutschen, die Schelde bei Baesrode, Termonde und Schoonaerde zu überschreiten, die Rückzugslinie immer wieder bedroht und die dortigen belgischen Truppen stark erschöpft hätten. Infolgedessen mußte eine ganze Division aus der eigentlichen Verteidigungsfront herausgezogen und bei Tamise über die Schelde geworfen werden, um die bedrohten Punkte zu sichern. Aber damit nicht genug, wurde gleichzeitig gemeldet, daß, nachdem der rechte Flügel der deutschen Hauptarmee die Gegend von Lille erreicht habe, von dort ein gemischter deutscher Verband von 5000 Mann Infanterie und Kavallerie in Motorwagen durch Mouscron gegen Ostende im Anmarsch sei. Damit schien die völlige Einkreisung der belgischen Armee unmittelbar bevorzustehen, wenn es nicht gelang, Gent rechtzeitig mit starken Streitkräften zu besetzen. Der belgische Generalstab hatte dies schon seit dem 4. Oktober täglich gefordert. Diese Aufgabe war von den Alliierten der 7. britischen Infanteriedivision und den schon genannten französischen Truppen zugedacht gewesen. Die 7. Division hatte bereits in der Nacht vom 5., zu dem gleichen Zeitpunkt, als die Naval-Brigade Dover verließ, von Southampton dazu in See gehen sollen, aber das Erscheinen von „U 18" im Kanal hatte diese Absichten über den Haufen geworfen[1]). Selbst als dann das neue Minenfeld in den Hoofden ausgelegt war, schien der britischen Admiralität die sichere Überführung der Truppen noch keineswegs gewährleistet, vielmehr ersuchte sie die Franzosen, alle verfügbaren Torpedoboote zur U-Bootsabwehr zwischen Selsea Bill und Dover kreuzen zu lassen, während Kommodore Tyrwhitt, der Admiral of Patrols, mit sämtlichen „Harwich"-Zerstörern eine Sicherungsstellung nördlich des Minenfeldes einnahm. Die Franzosen gingen noch weiter und zogen, sehr gegen den englischen Wunsch, für die unmittelbare Bedeckung ihrer Territorial-Division auf der Überführung von Le Havre nach Dünkirchen ihre vier Panzerkreuzer aus der westlichen Kanalbewachung zurück, so daß letztere nach englischer Auffassung eine unzulässige Schwächung erfuhr. Aber damit nicht genug blieben die Ausschiffungshäfen bis zuletzt ungewiß, obgleich die Überführung und Landung von 20 000 Mann und 68 Geschützen, Pferde und Wagen gar nicht gerechnet, besonders eingehende Vorbereitungen erforderten. Anfangs waren Boulogne und Dünkirchen für die Landung der britischen Truppen als Ausschiffungshafen bestimmt, dies änderte sich aber, als die Franzosen den letzteren Hafen beanspruchten. An seine Stelle trat daher Calais. Kaum waren die Anweisungen von der Admiralität entsprechend geändert, als von dem britischen Kriegsministerium infolge der sich

[1]) Siehe Seite 132.

überstürzenden Entwicklung in Flandern die Überführung der Truppen nach Zeebrügge gefordert wurde. Hatte die Admiralität sich vorher nur mit Rücksicht auf die Förderung der Landoperationen zum Auslegen des Minenfeldes entschließen können, so forderte man jetzt von ihr, Transporte durch das eben gelegte Minenfeld zu führen, denn nichts anderes bedeutete die Überführung der Transporte nach Zeebrügge.

Am 4. Oktober wurde um Mitternacht bekannt, daß die belgischen Truppen sich hinter die Nethe zurückgezogen hätten; am nächsten Morgen (5. Oktober) erhielten die britischen Transportstäbe in Nantes und Dünkirchen Befehl, sich sofort nach Zeebrügge zu begeben. Gleichzeitig machten sich zwei Gruppen von Minensuchern trotz dem schlechten Wetter daran, einen Weg durch die eigenen Minenfelder zu bahnen. Hierbei gingen zwei der Schiffe, „Princeß Beatrice" und „Drummock", spurlos verloren. Auch durch U-Boote glaubte man sich wieder gefährdet. Der Zerstörer „Coquette" von der „Nore Defence Flottille" meldete ein solches vor North Foreland. Daher hielt man es für notwendig, jedem Transportdampfer einen, und wenn möglich zwei Zerstörer beizugeben. Dadurch, daß diese nicht sofort verfügbar waren, entstand eine neue Verzögerung. In der Erwartung, daß die Benutzung von Zeebrügge leicht einen größeren Vorstoß deutscher Seestreitkräfte gegen diesen Hafen zur Folge haben könnte, wurden nunmehr auch noch alle U-Boote der „Harwich"-Flottille aus der Deutschen Bucht dorthin zurückgezogen, um den neuen Stützpunkt zu verteidigen. Nur die Ems-Gruppe blieb auf Station, und dort gelang es „E 9" unter Kapitänleutnant Horton, am 6. Oktober das deutsche Torpedoboot „S 116", das sich mit „S 117" etwa 10 sm nordwestlich der Westerems auf Vorposten befand, abzuschießen. Mittschiffs von einem Torpedo getroffen, brach das Boot auseinander und ging in drei Minuten unter. 55 Mann wurden von „S 117" und „S 118" gerettet, 9 Mann aber, darunter der Kommandant, Kapitänleutnant Frhr. v. Ziegesar, wurden vermißt.

Inzwischen waren vor dem Englischen Kanal endlich alle Maßnahmen durchgeführt worden, um die Transportdampfer mit der nötigen Sicherheit gegen U-Bootsangriffe in Abständen von zehn zu zehn Minuten den kurzen Weg durchlaufen zu lassen. Es ereignete sich auch kein Unfall, obgleich „Mohawk", einer der Geleitzerstörer, einen U-Bootsangriff meldete. Diese Wahrnehmung beruhte jedoch, ebenso wie die des Zerstörers „Coquette", auf einem Irrtum, denn kein deutsches U-Boot befand sich zu jener Zeit in diesen Gewässern.

Zwar hatten im Anschluß an „U 18" am 30. September, dem Tage der Rückkehr von „U 9", vier weitere deutsche U-Boote die heimischen Gewässer

verlassen, sie waren jedoch von der Flottenleitung nach dem Skagerrak entsandt worden, weil dort wiederholt schwere englische Streitkräfte gemeldet wurden. Kaum waren die Boote ausgelaufen, als eine zuverlässige Agentennachricht aus London eintraf, wonach sich bedeutende Truppenmengen in Newhaven sammelten. In Helgoland befanden sich nur noch zwei fahrbereite U-Boote. Von diesen erhielt zwar „U 28" Befehl, gegen den Kanal vorzustoßen, jedoch verhinderte der gerade einsetzende Weststurm die sofortige Ausführung. Am folgenden Tage (1. Oktober) bestimmte der Kaiser selbst in Anbetracht zahlreicher, angeblich auch portugiesischer Truppentransporte, daß U-Boote mit größter Energie gegen den Kanal vorgehen sollten. Aber auch daraufhin konnte wegen des Wetters nicht mehr geschehen, als noch ein weiteres Boot, „U 20", für den beabsichtigten Vorstoß nach Südwesten bereitzuhalten. Ein Versuch der Boote, am 4. Oktober die freie See zu gewinnen, mußte bereits auf der Jade-Barre wegen schwerer Grundseen aufgegeben werden. Als dann aus Telegrammen des Generalstabes deutlich hervorging, daß die Nachrichten über die feindlichen Truppenbewegungen doch wesentlich unsicherer waren, als zunächst angenommen, schien es dem Führer der U-Boote nicht mehr gerechtfertigt, eine größere Zahl von Booten den Gefahren der englischen Minen in den Hoofden und der starken Gegenwirkung im Kanal auszusetzen. Von der Entsendung des noch nicht voll durchgebildeten „U 28" wurde daher abgesehen, dagegen sollte „U 20" so bald als möglich auslaufen, zwischen Boulogne, Dover und der englischen Südküste kreuzen und versuchen, auf Kriegsschiffe und Transportdampfer zum Angriff zu kommen. Nach Telegrammen aus New York wurden zu dieser Zeit in Boulogne 31 000 Kanadier erwartet. Bei der Unsicherheit aller Nachrichten war aber ein Zusammentreffen auch mit diesen mehr oder weniger dem Zufall überlassen, so daß der Führer der Unterseeboote keinen Anlaß sah, seine einmal gefaßte Meinung zu ändern. Als jedoch die Überführung englischer Truppen nach Zeebrügge endgültig begonnen hatte und die Flottenleitung durch Zeitungsnachrichten aus dem Haag von großen Truppentransporten mit Kurs auf die belgische Küste erfuhr, schloß sie daraus, daß in Kürze englische Truppenlandungen bei Blankenberghe oder Ostende erfolgen würden, um der deutschen Belagerungsarmee von Antwerpen in den Rücken zu fallen. Trotzdem der Nordweststurm noch immer mit Stärke 8 bis 9 wehte, lief „U 20" daraufhin am Nachmittag von Helgoland aus. Es gelangte jedoch nur bis Schiermonikoog, wo es am folgenden Tage mit zerschlagenem Sehrohr den Kampf gegen die See aufgeben und nach Borkum zurückkehren mußte. Inzwischen hatte der Wind bei steigendem Barometer nach Westen gedreht, „U 28" konnte daher mit besserem

Glück noch an demselben Morgen die Ausfahrt versuchen. Man hatte nun doch auf dieses Boot zurückgreifen müssen, weil nach einem bereits um Mitternacht eingelaufenen Telegramm des Generalstabes des Feldheeres das Erscheinen von U-Booten vor der Schelde, den Flandern- und Kanalhäfen dringend erwünscht war, um den erwarteten Abzug der Besatzung von Antwerpen auf dem Seewege von Ostende nach Dünkirchen, Calais und Dover zu stören. Als Ersatz für „U 20" lief außerdem „U 19", auf dem sich der Halbflottillenchef, Kapitänleutnant Gayer, eingeschifft hatte, am 7. Oktober nach Südwesten aus. Die in Helgoland liegenden vier Boote der I. U-Flottille waren sämtlich wegen ihrer alten Batterien für längere Unterwasserfahrten, wie sie die schwierigen Aufgaben im Kanal erforderten, ungeeignet. Schon bei Terschelling geriet „U 28", Kommandant Kapitänleutnant Freiherr v. Forstner, in feindliche Gegenwirkung. Nach kurzem Zusammentreffen mit einem englischen U-Boot sichtete es Rauchwolken in regelmäßigen Abständen, die mit Sicherheit von patrouillierenden Zerstörern herrührten, und sah sich beim ersten Durchbruchsversuch gegen die feindliche Linie gezwungen, zunächst auf den Grund zu gehen. Dagegen erreichte „U 19", Kommandant Kapitänleutnant Constantin Kolbe, nachdem es bei Ameland zwei feindlichen U-Booten mit Erfolg ausgewichen war, bereits um Mitternacht ungefährdet die Breite von Ijmuiden.

Zu derselben Zeit wurde die 7. britische Division in Zeebrügge vollzählig gelandet. Dann aber ergaben sich für die Engländer neue Schwierigkeiten.

Es stellte sich heraus, daß Zeebrügge für die Landung von Kavallerie ungeeignet war, für diese kam nur Ostende in Frage. Gleichzeitig baten die Franzosen um Zerstörerschutz vor Dünkirchen. Die Kavallerie-Transporte mußten daher in den Downs warten, bis acht weitere Zerstörer von Harwich herangeholt waren und sie über Dünkirchen an der Küste entlang ungefährdet zu ihrem Bestimmungsort geleiteten. Kaum gelandet, wurde der Kommandeur der 7. Division von den Belgiern gedrängt, seine Truppen sofort nach Antwerpen zu verladen, lehnte dies jedoch ab, als er erfuhr, daß bereits deutsche Truppen südlich von Gent die Schelde überschritten hätten. Ein ausdrücklicher Befehl Lord Kitcheners wies ihn darauf hin, sich keinesfalls in der Festung einschließen zu lassen. Er beschränkte sich infolgedessen darauf, bei Brügge eine abwartende Stellung einzunehmen.

Inzwischen hatten die Generale Joffre und French den ursprünglichen Plan einer Entlastungsunternehmung von Ostende her fallen gelassen. Es schien ihnen nunmehr zur Erreichung des gleichen Zieles wirksamer, alle Anstrengungen zur Umfassung des deutschen Flügels bei Lille zu vereinigen. Antwerpen selbst sollte sich daher mit der Verstärkung durch die französische

Füsiliermarinebrigade und die englische Marinedivision begnügen, während die ursprünglich gleichfalls dorthin bestimmte französische Territorial-Division nunmehr nach Poperinghe, eben westlich von Ypern, entsandt und eine zweite von Paris nach Cherbourg verladen wurde, um sich von dort nach Dünkirchen einzuschiffen. Durch ein Versehen in der Befehlserteilung blieb der englische Befehlshaber in Brügge, Generalleutnant Rawlinson, ohne Kenntnis von dieser Änderung des Operationsplanes und wartete vergeblich auf das Eintreffen der angekündigten Truppen in Ostende. Auch die Lage in Antwerpen selbst war ihm unbekannt; sicher schien ihm nur, daß starke deutsche Kavalleriemassen zur Umflügelung der französischen Front in Lille sich zusammenzögen und am Abend bereits die Verbindung zwischen dieser Stadt und Dünkirchen abgeschnitten hätten.

Inzwischen sahen sich die Verteidiger von Antwerpen nach dem Verlust der Nethestellung und bei der dauernden Bedrohung ihrer Rückzugslinie vor dem schweren Entschluß, die Feldarmee aus der Festung zurückzuziehen und mit den erwarteten Entsatztruppen zu vereinigen. General Rawlinson eilte daher von Brügge aus in die Stadt und wohnte am Nachmittag des 6. Oktober mit Mr. Churchill einem belgischen Kriegsrat bei. Die unmittelbare Bedrohung der Stadt durch die deutschen Geschütze und die Gefahr völliger physischer und moralischer Erschöpfung der Truppen verlangte den sofortigen Rückzug auf den inneren Festungsring. Letzterer sollte von der britischen Marinedivision, verstärkt durch belgische Truppenteile, so lange gehalten werden, als die Stadt die Beschießung aushalten werde. Dagegen wollte man den Rest der belgischen Feldarmee sofort in ein befestigtes Lager jenseits der Schelde zurücknehmen, weil sie von dort aus am besten in der Lage sein mußte, eine vielleicht doch noch mögliche Bewegung zum Entsatz der Festung von Westen her zu unterstützen. Für diesen Zweck sollte General Rawlinson Streitkräfte in Gent und Brügge zusammenziehen, während die belgische Regierung ihren Sitz nach Ostende verlegte. In Ausführung dieses Entschlusses bewerkstelligte die belgische Feldarmee alsbald den Übergang über die Schelde und ließ dem General Paris zur Deckung des Rückzuges nur eine Division zurück. Dieser besetzte unter Aufgabe des Vorgeländes sofort die Infanteriestellungen zwischen den Forts der inneren Linie, die beiden englischen Marinebrigaden, darunter die Bataillone „Drake", „Collingwood", „Hawke" und „Benbow", auf dem linken Flügel zwischen den „Forts 2" und „8" (siehe Karte 8). Für die erschöpften Truppen gab es keine Ruhe, vielmehr suchten sie in harter Tag- und Nachtarbeit die vernachlässigten Stellungen wenigstens einigermaßen für die erwarteten Angriffe vorzubereiten. Da man auf die Verteidigung des Höhen-

rückens von Linth, auf der Mitte zwischen diesen Stellungen und der Nethe, verzichtet hatte, vollzog sich die Vorwärtsbewegung der deutschen Truppen zunächst ohne Kampf.

Im Bereich der deutschen Marinedivision konnte Oberstleutnant v. Götze daher bereits am frühen Vormittag des 7. Oktober melden, daß der Feind sich bei der Eisenbahnbrücke nördlich Cuykerstraet zurückgezogen habe, und daß Patrouillen der Marineinfanteriebrigade die Nethe überschritten. Die Stellung an der Brücke nördlich Waelhem wurde zu dieser Zeit noch vom Feinde gehalten. Generalmajor v. Wichmann überschritt inzwischen mit vier Bataillonen die Nethe bei Duffel. Gegen 8 Uhr Vm. räumte der Feind — wie man meinte, unter dem Druck dieser Umfassungsbewegung — das Nethe-Ufer nördlich von Waelhem in panikartiger Flucht. Die gegenüberstehenden Teile des Detachements Götze gingen über die für einzelne Fußgänger noch passierbare Brücke bei Waelhem auf der Chaussee Waelhem—Antwerpen vor und fanden alle Stellungen vom Feinde geräumt. Zahlreiche M. G. und Feldgeschütze und auffallenderweise noch zahlreichere Uniformen waren vom Feinde zurückgelassen. Gegen 11 Uhr Vm. traf auch Generalmajor v. Wichmann mit vier Bataillonen in der Linie Lazarushoek —Schloß Tiburs ein, ohne auf Widerstand gestoßen zu sein. Reeth und Waerloos waren vom Feinde frei. Starke Kavallerieaufklärung wurde vorgetrieben, aber es gelang zunächst nicht, die Fühlung mit dem Feinde wieder aufzunehmen. Gleichzeitig meldete die Matrosenartilleriebrigade, daß auch vor ihrer Front der Feind abgezogen sei, daß Heyndonck, Willebroeck und Blaesveld vom Gegner geräumt seien. Die Aufklärung auf dem linken Flügel wurde gegen Boom vorgetrieben. Mittags folgte das Matrosenregiment der Marineinfanteriebrigade über die Nethe. Die Brigaden verblieben gemäß den Befehlen des Generalkommandos zunächst in den erreichten Stellungen. „Dem Feuer der feindlichen schweren Batterie aus der inneren Fortlinie mußte Rechnung getragen werden, auch wollte man die Unterstützung der eigenen schweren Artillerie nicht entbehren[1])."

Der Chef des Generalstabes des Feldheeres, Generaloberst v. Moltke, war kurz zuvor für einige Stunden in Mecheln eingetroffen, um sich selbst ein Bild von der Lage zu machen. Die Verhältnisse auf dem rechten Flügel der deutschen Armeen in Frankreich hatten sich zugespitzt, um so mehr mußte der Obersten Heeresleitung an dem schnellen Fall Antwerpens gelegen sein, der

[1]) Vergleiche Seite 77, Schlachten des Weltkrieges 1914 bis 1918, Antwerpen. Bearbeitet unter Mitwirkung des Reichsarchivs von Oberst Erich v. Tschischwitz. Verlag von Gerhard Stalling, Berlin.

die Bedrohung von dort her beendete und die Truppen für andere Zwecke freimachte.

Um den Fall zu beschleunigen, schien es geboten, so schnell als möglich wenigstens mit der äußersten Schußweite einiger Batterien die Vorstädte zu erreichen und dann mit ganz kurzer Befristung die Aufforderung zur Übergabe an den Kommandanten ergehen zu lassen. Kaum waren daher die Schirmlafetten-Batterie des 2. Bataillons des Fußartillerieregiments Nr. 8 und einige 13 cm-Batterien in entsprechende Stellungen gebracht, als noch am 7. Oktober dem Kommandanten von Antwerpen das bevorstehende Bombardement durch den spanischen Marineattaché in Brüssel förmlich angekündigt wurde. Als die geforderte Antwort bis 12 Uhr nachts nicht eingegangen war, wurde wenige Minuten später das Feuer eröffnet. Ausdrücklich aber wurde die Schonung der Gegend um die Kathedrale im Bombardementsbefehl angeordnet. Die moralische Wirkung auf die Bewohner der alten Handelsstadt war unbeschreiblich. Sofort setzte die Massenflucht ein, und eine furchtbare Erbitterung richtete sich gegen die Engländer, denen man mit Recht die so unnötige Verlängerung der Leiden der unglücklichen Stadt zuschrieb, war doch die Kapitulation nach dem Falle der äußeren Forts durch Widerstand in den Infanteriestellungen der inneren Befestigungslinie nicht mehr aufzuhalten[1]).

Kaum begannen am Morgen (8. Oktober) die deutschen Granaten auf die englischen Stellungen zwischen den Forts herniederzugehen und sich deutsche Angriffe gegen die „Forts 1" und „2" zu entwickeln, als General Paris sich veranlaßt sah, den General Rawlinson in Brügge zu benachrichtigen, daß er sich bei Anbruch der Dunkelheit nach Westen zurückziehen müsse. In der Tat verließen die Belgier noch an demselben Nachmittag, und zwar ohne Benachrichtigung der englischen Marinetruppen, das „Fort 4". Erst um 6 Uhr erreichte auch diese der Rückzugsbefehl. Um Mitternacht gingen sie bei Burght zurück über die Schelde.

Nach Corbett war die allgemeine Lage für die Engländer und ihre Bundesgenossen zu dieser Zeit überaus kritisch, zumal General Rawlinson in Brügge gleichzeitig unter dem Eindruck eines starken deutschen Flankenvorstoßes nach Norden stand, der die belgische Feldarmee und die englischen Marinebrigaden vielleicht über die holländische Grenze treiben würde, ehe er es hindern könnte. Zwar war Gent noch rechtzeitig durch etwa 15 000 Belgier besetzt worden, auch hatten zu ihrer Verstärkung französische Seesoldaten Dünkirchen verlassen. Wo aber die angekündigte französische Territorial-Division geblieben war, wußte niemand zu sagen. Auch die gerade in

[1]) Siehe „Antwerpen" von Oberst v. Tschischwitz. Seite 79.

Oſtende gelandete 7. engliſche Diviſion konnte Gent ebenſowenig vor dem nächſten Abend erreichen wie die engliſche Kavalleriediviſion, welche zu dieſer Zeit in Zeebrügge ausgeſchifft wurde. In London beurteilte man die Lage noch weniger zuverſichtlich, ja, man glaubte bereits angeſichts zunehmender Anhäufung deutſcher Truppen in Lille Maßnahmen zum Schutze Dünkirchens ergreifen zu müſſen, wo gerade jetzt die erſte Staffel der franzöſiſchen Territorialtruppen eintraf.

Eine gerade dort gelandete 900 Mann ſtarke Abteilung britiſcher Marineartillerie mit 16 Feldgeſchützen, welche die engliſche Marinediviſion verſtärken ſollte, war im Begriff, nach Antwerpen vorzurücken. Man hielt nunmehr alle Geſchütze mit der Hälfte der zugehörigen Truppen ſowie die Oxfordſhire-Huſaren zur Verteidigung Dünkirchens zurück. Für Oſtende hegte man nicht geringere Beſorgniſſe. Zur Verteidigung dieſes Platzes ließ man die eben in Zeebrügge gelandete Kavallerie ſofort dorthin marſchieren, auch die ſoeben dort ausgeladenen ſchweren Geſchütze wurden nicht mehr vorgeſchickt. Der Kavallerie entgegenrückend, ging die 7. Diviſion in einem Bogen, 4 sm außerhalb Oſtendes, in Stellung. Für ſo bedrohlich hielt man die unerwartete Stärke, welche der Feind zu entwickeln ſchien, daß man die leeren Transportdampfer zur ſofortigen Räumung von Oſtende und Zeebrügge bereithielt und ſchweres Heeresgerät nicht mehr auslud. Das belgiſche Kabinett beſtand jedoch auf tatkräftigeren Verſuchen zur Deckung des Antwerpener Rückzuges, zumal dieſer ſeit dem 7. Oktober von Schoonaerde und Termonde in der Flanke ernſtlich bedroht wurde. Dem heldenhaften Vorſtoß der Bataillone des deutſchen Landwehrinfanterieregiments 73 und Batterien der Erſatzabteilung des Feldartillerieregiments 26 folgten dort am 8. Oktober die übrigen Teile der 37. Landwehrbrigade und der 1. bayriſchen Landwehrbrigade über die Schelde. Ohne zu ahnen, daß der Rückzug aus Antwerpen bereits ſeit dem Morgen des 7. Oktober in vollem Gange war, ſtanden die ſchwachen deutſchen Truppen dort bald faſt der ganzen belgiſchen Feldarmee gegenüber. So kam es, daß ſie nur langſam Boden gewannen und trotz ihren Anſtrengungen bis zum Nachmittag des 8. Oktober nicht über Berlaere, Boxelaere, Kamershoek und Everlaer hinaus vorzubringen vermochten und ſomit Lokeren, ihr eigentliches Ziel, an der Bahnlinie Brügge—Antwerpen, noch nicht erreichten. Es iſt nur durch die ſchwere moraliſche Erſchütterung der belgiſchen Truppen in den vorhergehenden Kämpfen erklärlich, daß ſie nicht alsbald zum Gegenangriff übergingen und die günſtige Gelegenheit zu einem großen Erfolge ungenutzt vorübergehen ließen.

Jetzt endlich ſprangen auch die Bundesgenoſſen ein. Die franzöſiſche Marinebrigade verſtärkte die Belgier in Gent, dann entſchloſſen ſich auch die

Engländer, mit zwei Brigaden der 7. Division und einiger Artillerie, den belgischen Plan zur Deckung des Rückzuges zu unterstützen. Die andere englische Infanteriebrigade ging in Brügge, die 3. Kavalleriebrigade in Ecloo, dem belgischen Hauptquartier, in Aufnahmestellung. Aber auch diese Truppen beschränkten sich völlig auf die passive Verteidigung, obwohl jetzt in Gent allein nicht weniger als 25 000 bis 30 000 Mann standen. So mußten sich die belgische Feldarmee und die britische Marinedivision den Rückzug ohne tatkräftige Hilfe der Entsatztruppen erkämpfen, was ihnen selbst gegen die schwachen deutschen Streitkräfte, die ihnen gegenüberstanden, nicht leicht wurde. Immerhin konnten Teile der englischen Marinebrigade bereits am Abend des 9. Oktober den Terneuzen-Kanal bei Selcaete überschreiten, während sich das Gros der belgischen Armee hinter diesem Kanal von der holländischen Grenze bis nach Gent festzusetzen begann. Schon hoffte man, in dieser Stellung standhalten und die Verbindung mit dem Nordflügel der französisch-britischen Hauptarmee herstellen zu können.

Schwieriger gestaltete sich dagegen der Rückzug der englischen 2. Marinebrigade und der Marineinfanterie mit dem „Bataillon Drake". Zwar erreichten auch diese Truppen trotz der unerträglichen Hitze, mit welcher die brennenden Öltanks den Weg bestrahlten, die Scheldebrücke bei Burght und über den Fluß hinweg bei Beveren Waes die Eisenbahnlinie nach Gent, aber nur, um hier zu erfahren, daß Lokeren und St. Nicolas, die Zwischenstationen dieser Linie, bereits von deutschen Truppen besetzt wären. Bei dem Versuch, nunmehr als letzte noch mögliche Rückzugslinie bei St. Gilles Waes die Eisenbahn zu erreichen, welche dicht unter der holländischen Grenze über Selcaete und Brügge nach Ostende führte, mußten sie die Hauptrückzugslinie der belgischen Armee und den Strom der Flüchtlinge aus der Zivilbevölkerung kreuzen, welcher sich von der St. Anne-Brücke nach Westen ergoß. In dem heillosen Durcheinander verloren sie den Zusammenhang, und erst nach unendlicher Mühsal gelang ihnen ihr Vorhaben. Acht Stunden später trafen weitere 1500 Mann, der Rest der 1. Marinebrigade, auf demselben Wege in St. Gilles Waes ein. Inzwischen war aber die deutsche 37. Landwehrbrigade tatsächlich in Lokeren eingedrungen und hatte die Brücken über die Durme wiederhergestellt. Über diese hinweg stieß die 1. bayrische Landwehrbrigade am späten Abend des 9. bis Moerbeke vor und erreichte dort, 4 km von der holländischen Grenze, die nördlichste der von Antwerpen nach Westen führenden Bahnlinien. Ihrer schwachen Vorhut war es bereits gelungen, einen Zug mit dem 10. englischen Marineinfanteriebataillon aufzuhalten. Die Engländer gingen zum Angriff über, und von beiden Seiten eilten Verstärkungen herbei. Der überaus blutige Kampf endete schließlich

mit der Überwindung des Gegners, der 2 Offiziere, 900 Engländer und 400 Belgier in der Hand der tapferen Bayern lassen mußte. Noch in derselben Nacht brachten letztere zwei Geschütze auf den Bahndamm bei Moerbeke in Stellung, die durch ihr Feuer am folgenden Morgen noch einen anderen heranbrausenden Zug zum Halten zwangen. Die Insassen — etwa 1000 Engländer und Belgier — flüchteten über die Grenze.

Eine allgemeine Panik entstand unter den Flüchtlingen und Soldaten, als sie erkannten, daß der Weg nach Westen jetzt völlig verschlossen sei[1]).

Auf die Nachricht hiervon marschierte der durch Tag- und Nachtmärsche und den Mangel an Verpflegung schwer erschöpfte Rest der 1. britischen Marinebrigade über die holländische Grenze und ließ sich entwaffnen. (Karte 8.)

Antwerpen war nunmehr auch nach der wichtigen Westseite abgeschlossen, aber das Wild, das in dem Kessel gefangen werden sollte, war, ohne daß man es wußte, bereits entschlüpft. Es bestand sogar die eigenartige Lage, daß die Gefahr der Einschließung und Erdrückung zwischen Übermacht für die schwachen deutschen, westlich der Schelde exzentrisch vorgetriebenen Brigaden größer war als für den Feind, den sie stellen sollten. Zum Glück erwiesen sich die feindlichen Truppen aber als so abgekämpft, daß sie den Versuch hierzu nicht mehr wagten. Auch den Plan, am Kanal zwischen Gent und der holländischen Grenze eine Vereinigung mit der französisch-englischen Hauptarmee zu erreichen, hatten diese schnell wieder fallen lassen. Der französische Nordflügel stand erst bei Arras, die britische Armee, welche die gähnende Lücke bis zur Küste ausfüllen sollte, war erst beim Ausladen der ersten Staffeln in Abbeville, mit dem Freiwerden der deutschen Belagerungsarmee nach der Kapitulation von Antwerpen mußte jede Stunde gerechnet werden. Dazu kamen Nachrichten, daß drei, vielleicht sogar vier neu aufgestellte deutsche Reservekorps, mit deren Vorhandensein man nicht gerechnet hatte, in Belgien einrückten. Die Belgier waren daher nur noch bereit, in unmittelbarer Anlehnung an die französisch-britische Hauptarmee weiterzufechten. Dazu war es aber erforderlich, bis zur Yser zurückzugehen, während Franzosen und Engländer von Gent aus den Rückzug deckten. Damit wurde die Räumung von Zeebrügge und Ostende zum zweiten Male unerläßlich. Ganz unerwartet sah sich die Transportabteilung der britischen Admiralität und die „Dover-Flottille" wieder vor neuen und schwierigen Aufgaben. Sofort wurden drei Monitore nach Ostende entsandt, um die Einschiffung nötigenfalls mit ihren Geschützen zu decken. 12 000 belgische Rekruten und Freiwillige waren nach Cherbourg zu schaffen, 8000 bis 10 000 Verwundete und eine Fülle belgischer Vorräte über See

[1]) Siehe „Antwerpen" von Oberst v. Tschischwitz. Seite 86.

zu bergen. Vor allem aber mußte die Marinedivision, einschließlich der Marineinfanterie noch 5000 bis 6000 Mann stark, noch in der Nacht zum 12. Oktober eingeschifft und nach Deal abtransportiert werden. Davon abgesehen, sollten genügend Transportdampfer während der nächsten 48 Stunden unter Dampf gehalten werden, um im Falle der Not auch die 7. Division und die 3. Kavalleriedivision wieder einzuschiffen.

Zu dieser Zeit waren die deutschen U-Boote „U 28" und „U 19" im Vormarsch gegen die flandrische Küste. „U 19", Kapitänleutnant Kolbe, passierte das durch feindliche Zerstörer besonders gefährdete Gebiet bei Maas-Feuerschiff noch in der Nacht zum 8. Oktober und kreuzte am anderen Morgen unter Wasser vor der Schelde. Mehrfach ausweichend, beobachtete es starken Dampferverkehr nach Osten und umgekehrt. Unter anderem kreuzten ein großer Passagierdampfer und zwei kleinere, anscheinend mit Flüchtlingen von Antwerpen nach der englischen Küste, unterwegs seinen Kurs, jedoch konnte es keine Schiffe als Truppentransportdampfer ausmachen. Am unbemerkten Auftauchen zum Aufladen der Batterie sah sich das Boot von 9 Uhr ab durch mitlaufende Segler verhindert. Um Batteriestrom zu sparen, mußte es sich daher um 1 Uhr Nm. nicht weit von der Scheldemündung auf Grund legen. Hierbei kam das Boot ungünstigerweise auf einer vorspringenden Stelle zunächst nur mit dem Vorschiff zum Aufliegen und erlitt eine leichte, jedoch mit Bordmitteln nicht zu beseitigende Beschädigung des Druckkörpers. Treiböl sickerte in das Innere und gefährdete die Batterie, so daß der beabsichtigte Vorstoß in den Kanal aufgegeben werden mußte. Auf dem Rückmarsch hatte „U 19" vor der Ems noch ein kurzes Zusammentreffen mit einem feindlichen U-Boot und versuchte dies vergebens anzugreifen, dann lief es in die Flußmündung ein.

„U 28", Kapitänleutnant Frhr. v. Forstner, hatte Maas-Feuerschiff am 8. Oktober erst nach Hellwerden erreicht, war dort in ein Gewimmel von 150 bis 200 Segelfahrzeugen geraten und konnte daher den weiteren Vormarsch nicht unbemerkt fortsetzen. Am Nachmittag ging es vor vier feindlichen aufgetauchten U-Booten der „B"- und „C"-Klasse wieder auf Tiefe und legte sich, weitere Hindernisse befürchtend, abermals auf Grund. Es stand daher erst am 9. Oktober vor der Schelde, kam aber trotz mehrfachen Angriffsversuchen auf Zerstörergruppen und drei Große Kreuzer nicht zum Schuß wegen ständiger Kursänderungen der Gegner, die aus dem Untergang der „Cressy", „Hogue" und „Aboukir" gelernt zu haben schienen. Gegen Abend passierte es zehn Boote einer Zerstörerflottille und verbrachte diese wie alle folgenden Nächte wieder auf dem Grunde liegend. Auch am 10. Oktober wurden die fortgesetzten Tauch- und

Angriffsmanöver durch viele Segelfahrzeuge erschwert, die, wie es dem Kommandanten schien, zu diesem Zweck mit feindlichen U-Booten und Zerstörern zusammenarbeiteten. Dennoch war das Boot gegen Abend bis 10 sm nördlich West Hinder-Feuerschiff vorgedrungen und stellte fest, daß dieses in irreführender Weise die Toppzeichen von Noord Hinder-Feuerschiff trug. Gegen Mitternacht fuhr, am Schraubengeräusch erkennbar, ein Dampfer über das auf dem Grunde liegende Boot hinweg und geriet kurz darauf, wie aus einer scharfen Unterwasserdetonation geschlossen werden konnte, mit Kurs auf Noord Hinder-Feuerschiff auf Minen; eine ernste Warnung vor der neuen Gefahr, welche den deutschen U-Booten in diesem Gebiete drohte. Auch in der Linie West Hinder—Ruytingen-Feuerschiff vermutete „U 28" Minen und hielt sich am 11. Oktober nördlich dieser Linie. Dort feuerte ein Zerstörer der „E"-Klasse, Nr. „88" oder „86", plötzlich einen Schuß auf das zufällig gesichtete Sehrohr und versuchte das Boot auf eine wahrscheinlich bei Sandettié-Feuerschiff ausliegende Minensperre zu drängen, es gelang letzterem aber, rechtzeitig auszuweichen. Ein großes Schiff mit dicken Masten, das vom Kommandanten für den französischen Panzerkreuzer „Jauréguiberry" gehalten wurde und anscheinend zur Bedeckung von Truppentransporten nach Ostende ging, passierte mit so hoher Fahrt zwischen Sandettié- und Ruytingen-Feuerschiff, daß nicht mehr zum Angriff angesetzt werden konnte. Ebenso mußten Angriffe auf mehrere Dampfer immer wieder wegen zu großer Entfernung aufgegeben werden. Beim Auftauchen am Nachmittag wurde im Norden ein auf dem Wasser treibendes havariertes Luftschiff der englischen „Gamma"- oder „Parseval"-Klasse gesichtet, jedoch waren Versuche, die deutlich erkennbare Besatzung des Luftschiffes zu retten, wegen der Gefahr feindlicher U-Bootsangriffe nicht möglich. Am 12. Oktober kreuzte „U 28" unter Wasser von West Hinder- und Ruytingen-Feuerschiff nach Calais zu, 12 sm außerhalb der Küste von Nieuport und Dünkirchen, sichtete aber nur ein kleines französisches Schiff. Am Abend beobachtete es die Scheinwerfer-Signale von Dünkirchen und Dover. (Karte 8.)

Zu der gleichen Zeit standen bereits zwei weitere U-Boote im Kanal, und zwar „U 8" und „U 20". Die Boote waren am 10. Oktober von ihren Stützpunkten ausgelaufen, nachdem am 8. Oktober über den Admiralstab bei der Flottenleitung die Nachricht aus New York eingegangen war, daß acht englische Kriegsschiffe mit 24 Transportschiffen Quebec am 2. Oktober verlassen hätten. Rechnete man 8 bis 10 Tage für die Überfahrt, so konnten sie zwischen dem 10. und 12. Oktober vor Boulogne eintreffen. Rechnete man unter Zugrundelegung der bisherigen Dauer der U-Bootsunterneh-

mungen damit, daß „U 28" und „U 19" bis etwa zum 12. Oktober im Kanal bleiben würden, so schien es geboten, auf diese Nachricht hin zwei weitere U-Boote in den Kanal zu entsenden. Dieser Entschluß fiel der Flottenleitung nicht leicht, denn inzwischen hatten sich die Anzeichen gemehrt, daß es sich bei der englischen Bekanntmachung über das Sperrgebiet in den Hoofden keineswegs nur um ein Schreckmittel handelte, wie man anfangs gehofft hatte. Schon am 7. Oktober war gemeldet worden, daß der Dampfer „Ardemonde" auf der Fahrt von Dover nach Zeebrügge auf Minen gestoßen sei, auch wurde bekannt, daß englische Kriegsschiffe 15 bis 20 sm außerhalb Hoek van Holland kreuzten, um englische und neutrale Dampfer vor dem Passieren des Sperrgebietes zu warnen und ihnen minenfreie Wege anzugeben. Wie weit die ausgelegten Minen aber gegen U-Boote wirksam wären oder etwa umgangen werden könnten, ließ sich auch nur angenähert erst nach Rückkehr von „U 28" und „U 19" beurteilen. Angesichts dieser in ihrer Wirkung noch schwer zu übersehenden Gefahr wollte die Flottenleitung daher die Verantwortung für die Entsendung eines dritten U-Bootes erst dann übernehmen, wenn das Hauptquartier den Unternehmungen im Kanal einen solchen Wert beimessen sollte, daß der Sprung ins ungewisse auch weiter gerechtfertigt erschien. Aus der Antwort des Chefs des Admiralstabes auf eine entsprechende Anfrage ging jedoch hervor, daß dies der Fall war. (Anlage Nr. 10, „Schriftwechsel zwischen Admiralstab Berlin und Chef des Admiralstabes über die Frage des U-Bootseinsatzes im Kanal".) Dennoch war der Führer der Unterseeboote, Korvettenkapitän Bauer, aus technischen Gründen, die wohl auch dem damaligen Stand der Erfahrungen und der Beschaffenheit des Bootsmaterials (lange Tauchzeiten, Petrolmotore, unzuverlässige Kompasse) entsprachen, gegen den gleichzeitigen Einsatz einer größeren Zahl von Booten. Er glaubte, diese würden sich in den engen Gewässern nur gegenseitig behindern und die Durchführung der Aufgabe erschweren. Wenn erst ein U-Boot entdeckt sei, würden auch die anderen der verstärkten Gegenwirkung ausgesetzt sein. (Vgl. seine Stellungnahme vom 8. Oktober 1914 in der Anlage 11.)

Von den fahrbereiten drei Booten auf der Ems kamen „U 27" und „U 29" wegen ihrer noch nicht eingefahrenen Besatzungen für so schwierige Aufgaben nicht in Frage, sondern nur „U 20", von denen in Helgoland aber „U 8". Dieses war mit einer neuen Batterie, Dreikreiselkompaß und verbessertem Sehrohr ausgerüstet und daher von den älteren Booten noch am besten für eine solche Fahrt geeignet. Die Boote hatten Befehl erhalten, so bald als möglich zum Angriff auf Kriegsschiffe und Transporter vor Antwerpen, Boulogne und im Kanal auszulaufen. Während sie sich noch hierzu rüsteten, traf die Nachricht ein, daß Antwerpen gefallen sei.

Dort hatte der deutsche Flankenstoß über Termonde, die Beschießung der Stadt und das Erscheinen deutscher U-Boote vor der Schelde und im Kanal den Verlauf der Ereignisse wesentlich beschleunigt. Am 8. Oktober hatte die deutsche Marinedivision den gesamten Abschnitt zwischen Willebroeck-Kanal und Schelde besetzt, um die 4. Ersatzdivision für den Vorstoß über Termonde in nördlicher Richtung freizumachen. Bereits um 6 Uhr Nm. kapitulierte im Abschnitt der Matrosenartilleriebrigade Fort Breendonck mit etwa 300 Mann Besatzung.

Am 9. Oktober trafen im Laufe des Morgens Meldungen ein, wonach auch der innere Fortgürtel anscheinend vom Feinde geräumt, die Stadt selbst vom belgisch-englischen Heer verlassen sei. Gegen 11 Uhr Vm. erhielt daher die Marineinfanteriebrigade Befehl, im Anschluß an das befohlene Vorgehen der 5. Reservedivision bis in die Linie Neerland—Hermixem vorzurücken. Gegen Abend standen die Marineinfanteriebrigade und das Matrosenregiment, ohne Widerstand gefunden zu haben, unmittelbar vor der inneren Fortlinie. Ein Einmarsch nach Antwerpen fand an diesem Tage wegen der anbrechenden Dunkelheit auf Befehl des Generalkommandos des III. Reserve-Armeekorps nicht mehr statt.

Am Vormittag desselben Tages war der Bürgermeister von Antwerpen mit einigen Stadtverordneten als Parlamentär vor den Linien der Marinedivision eingetroffen; er erschien um 11.45 Uhr Vm. im Kraftwagen vor dem Stabsquartier der Marinedivision in Mecheln und wurde von dort unter Bedeckung nach Thildonck zu General v. Beseler geschickt. Militärische Gewalten waren nach seiner Angabe in der Festung nicht mehr vorhanden; so hatte die Stadtverwaltung zur Selbsthilfe gegriffen und bat vor allen Dingen um Einstellung der Beschießung. General v. Beseler willigte ein, erklärte jedoch, daß am folgenden Tage 12 Uhr mittags das Artilleriefeuer wieder eröffnet werden würde, falls nicht bis dahin sämtliche zur Zeit noch von den Belgiern besetzten Forts ihre Tore geöffnet haben würden.

So war es ein Glück für die Stadt, daß am 10. Oktober Vm. die letzten größeren Forts ohne Widerstand kapitulierten. Die Forts Liezele und Bornhem sowie die Redoute Puers ergaben sich bedingungslos einem Parlamentärtrupp der Marinedivision, bestehend aus einem Offizier und sechs Matrosen.

In dem kleinen Städtchen Contich war zwischen dem General v. Beseler und den Vertretern der Stadt währenddessen die Kapitulation Antwerpens abgeschlossen worden. Die drittstärkste Festung der Welt, der zweitgrößte Hafenplatz Europas war in noch nicht zwei Wochen von wenigen Divisionen niedergerungen worden, obgleich sie sich angeblich 12 Monate lang gegen 300 000 Mann allein mit ihrer Besatzung hätte halten sollen. Weniger

die Wirkung der deutschen Artillerie als die soldatische und seelische Überlegenheit des deutschen Mannes hatte diesen Sieg errungen.

Die Kriegsbeute war groß, auffallend gering hingegen die Zahl der Gefangenen. 28 000 Mann, darunter 2000 Engländer, wurden in Holland entwaffnet, der Rest war leider entkommen. Diese Tatsache voraussehend, hatte General v. Beseler zwar vorgeschlagen, gleichzeitig mit dem Hauptangriff von Südosten einen Nebenangriff von Südwesten über die Schelde in Richtung auf Lokeren auszuführen, das Große Hauptquartier hatte jedoch diesen Vorschlag wegen Mangel an Kräften und Munition ablehnen müssen. Wie sich dann im Verlaufe der Kämpfe ergab, würde die Verstärkung der auf Lokeren angesetzten Streitkräfte schon durch eine Division und nur wenige schwere Batterien und Brückentrains genügt haben, um den Abzug der belgischen Armee zu verhindern. „Die Kapitulation der gesamten belgischen Armee würde aber derartig schwerwiegende Vorteile jeder Art für den Fortgang der deutschen Operationen, insbesondere auch für die folgenschwere Schlacht an der Yser gehabt haben, daß man heute die Ablehnung von Beselers Vorschlag bedauern muß[1])."

Mit dem Fall von Antwerpen verflüchtigten sich die großzügig gedachten englischen Operationspläne wie Luftgebilde, dennoch war der Einsatz der britischen Marinedivision nicht vergebens gewesen. Ohne diesen würde die Räumung der Stadt am 3. Oktober begonnen haben, durch englischen Einfluß wurde die Übergabe bis zum 10. Oktober verzögert. Kostbare Tage waren dadurch für die Alliierten gewonnen. Nur durch diesen Zeitgewinn wurde es möglich, mit zwei englischen und zwei französischen Marinedivisionen das Loch zwischen Ypern und der See zu stopfen, eine französische Territorialdivision nach Dünkirchen zu werfen und mit dem englischen Expeditionskorps im Flankenmarsch das Gebiet südlich von Ypern zu gewinnen, bevor die deutsche Belagerungsarmee vor Antwerpen frei wurde und in den endgültigen Wettlauf an die See eingreifen konnte. Welche Sorgen und Befürchtungen für die Engländer dennoch mit dem Falle der Festung verbunden waren, zeigen die sich überstürzenden Pläne und Entwürfe, durch welche sie während der Belagerung diesen zu verhindern gesucht hatten. Es war ihnen nicht gelungen, und nicht lange mehr währte es, da stand der Deutsche an der flandrischen Küste.

Schon am 11. Oktober trat das III. Reservekorps mit der 4. Ersatzdivision den Marsch nach Westen zur Verfolgung der Belgier an, während die Marinedivision Antwerpen besetzte. Bereits am 10. Oktober verlegte Admiral v. Schröder sein Stabsquartier in die Stadt und übernahm die

[1]) „Antwerpen" von Oberst von Tschischwitz. Seite 97.

Geschäfte eines Gouverneurs der Festung. Seinen Wunsch, so schnell wie möglich an die Küste vorzurücken, sah er zunächst vereitelt, stellte jedoch den dringenden Antrag auf baldige Ablösung für sich und seine Truppen.

Am dunstigen Herbstnachmittage des 11. Oktober rückten die Bataillone der Marinedivision mit klingendem Spiel in die Stadt ein, zogen am Marktplatze im Parademarsch vor dem Divisionskommandeur vorbei und bezogen größtenteils in den inneren Forts Unterkunft. Der Rauch der zum Teil noch brennenden Häuser und die gewaltigen Qualmwolken der großen Ölbehälter am Westufer der Schelde, die die Engländer kurz vor ihrem Abzuge zur Entzündung gebracht hatten, füllten die Straßen. Auf dem Turm der Kathedrale wehte die deutsche Flagge. Die zurückgebliebenen Einwohner tauchten aus den Kellern ans Tageslicht hervor, die Flüchtlinge begannen von allen Seiten in langen Zügen zurückzuströmen. Bald wurde ein ununterbrochener Fährbetrieb von den deutschen Matrosen von Vlaamsch Hoofd nach der Stadt herüber eingerichtet. Die langgestreckten Scheldekais waren angefüllt von einem wüsten Durcheinander der Ausrüstungsstücke, die den englischen Marinedivisionen zugedacht gewesen waren; halberbrochene Kisten und Kasten mit Kriegsgerät, Proviant und Bekleidung aller Art, unabsehbar verstreut, legten Zeugnis ab von der Hast des Abmarsches der Belagerten. Es galt, mit straffer Hand Ordnung zu schaffen.

Zum 11. Oktober berief der Chef des Generalstabes der Marinedivision, Oberst v. Hülsen, den Bürgermeister de Vos und die Ältesten der Stadt zur Sitzung im Rathaussaal, schärfte ihnen ein, zur Aufrechterhaltung der Ruhe das ihrige zu tun, und vereinbarte mit ihnen eine Bekanntmachung an die Bürgerschaft. Eine scharfe Postenbewachung der Kais und Lagerschuppen wurde angeordnet.

Ein am 12. auftretendes Gerücht, wonach 15 englische Kriegsschiffe vor der Schelde stünden, um, durch holländisches Gebiet vorgehend, die Stadt vom Wasser her anzugreifen, schien zwar wenig glaubhaft, gab aber doch Veranlassung, der Scheldeverteidigung einige Aufmerksamkeit zuzuwenden. Die Forts St. Marie und La Perle wurden durch Matrosenartillerie besetzt, zwischen Doel und Lillo eine Minensperre ausgelegt.

Am 13. Oktober traf der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu kurzem Besuche in Antwerpen ein. Die Aussicht, daß der Marine nunmehr mit Sicherheit in allernächster Zeit ein breiter Abschnitt der flandrischen Küste zur Verteidigung und Vorbereitung des Seekrieges zufallen würde, ließ in ihm den Entschluß reifen, die Division zum Korps zu erweitern. Seine Absicht kam in den nächsten Wochen zur Ausführung, obwohl die heimischen Dienststellen sich damals nur ungern mit einer weiteren Entblößung ihrer Festungsanlagen abfanden. Der Staatssekretär

war aber von jeher der Meinung gewesen, daß die Batterien der heimischen Flußmündungen kaum jemals auch nur einen Schuß auf den Feind abzufeuern haben würden; um so mehr festigte sich in ihm der Gedanke, der Marine in Flandern und durch Flandern verbesserte Wirkungsmöglichkeiten zu schaffen.

Inzwischen wurde in Antwerpen die kleine englische Funkenstation der Red-Star-Linie nahe dem Steen instand gesetzt und brachte die erste, sehr wünschenswerte Verbindung mit dem Nachrichtendienst auf See. Eine Großstation bei dem Tor von Wilryk war von den Engländern offenbar nach Kriegsausbruch beschleunigt in Bau gegeben worden; sie war der Fertigstellung nahe, als die Belagerung der Stadt den Arbeiten ein Ende setzte. In der Eile des Abzuges hatten die Engländer nur einige Beschädigungen, aber keine grundsätzliche Zerstörung vorgenommen. Auch die Instandsetzung dieser Station wurde eingeleitet.

Am 14. Oktober traf der zum Gouverneur von Antwerpen vorgesehene General v. Huene ein, um Admiral v. Schröder abzulösen, vorläufig allerdings ohne Stab, so daß die Geschäfte zunächst noch einige Tage von der Marinedivision weitergeführt werden mußten.

Inzwischen marschierte das III. Reservekorps nach dem Befehl der Obersten Heeresleitung zunächst auf Courtrai, bald aber stellte sich die Notwendigkeit heraus, die Küste zu gewinnen. Die drei Divisionen gingen daher in breiter Front, die 4. Ersatzdivision auf dem rechten Flügel, in der Richtung über Lokeren, Gent (12. Oktober), Brügge (14. Oktober) vor und erreichten nach einigen leichten Gefechten gegen die immer wieder ausweichende Nachhut der Belgier bei Blankenberghe und Ostende die flandrische Küste. (Karte 8.) Der dem Stabe des Divisionskommandeurs zugeteilte Kontreadmiral Witschel wurde deshalb nach Brügge entsandt, um sich ein Bild von der dortigen Lage zu machen, die rein maritimen Interessen in Ostende und Zeebrügge wahrzunehmen und die artilleristische Verteidigung vorzubereiten. Er meldete am 18. abends, die Hafenanlagen beider Stützpunkte seien unversehrt — wie sich später herausstellte, weil die Engländer mit der Wiedereroberung der Plätze bestimmt gerechnet hatten —, und englische Kreuzer hätten im Laufe des Tages in die zwischen Ostende und Nieuport stattfindenden Landgefechte von See aus flankierend eingegriffen.

Am gleichen Tage wurde das am Westufer der Schelde stehende Matrosenregiment unter Kapitän zur See Karl Tägert auf Befehl der Obersten Heeresleitung durch eine bayrische Landwehrbrigade abgelöst und über Löwen—Brüssel mit der Eisenbahn nach Brügge in Marsch gesetzt.

Die übrigen Teile der Marinedivision folgten nach dem 20. und 21. ebenfalls auf dem Schienenwege, ihre Beförderung wurde durch mancherlei Stockungen des Transportes verzögert. Die Marineinfanteriebrigade, vom Generalgouvernement für Säuberung der Landdistrikte angefordert, gelangte erst ziemlich verspätet nach Brügge. Die Bedeutung einer möglichst schnellen und weit ausgedehnten Besetzung der Küste war anscheinend noch nicht von allen Stellen ausreichend erkannt. Admiral v. Schröder traf mit seinem Stabe am Abend des 21. Oktober in Brügge ein.

Die Arbeit an der flandrischen Küste begann, an ihr sollte einem Teile der Marine eine neue Kriegsheimat entstehen. Die U-Bootstätigkeit in diesem Gebiet und dem Englischen Kanal wurde jedoch zunächst noch durch den Mangel an Stützpunkten und zuverlässigen und schnellen Nachrichten sowie die unsichere F. T.-Verbindung über die Heimathäfen stark beeinträchtigt.

Die U-Boote „U 8" und „U 20" waren erst am Tage nach dem Fall von Antwerpen ausgelaufen, kamen also für die Schädigung der Truppentransporte von der Schelde und Ostende her zu spät, daher wurde Boulogne ihr Hauptziel, weil man diesen Platz als wahrscheinlichen Ausschiffungshafen der angekündigten kanadischen Truppen ansah. Aber schon einen Tag nach ihrem Auslaufen (11. Oktober) traf bei der Flottenleitung die Nachricht ein, daß seit dem 10. Oktober 50 englische Kriegsschiffe einige Seemeilen vor der Scheldemündung ständen. Diese Nachricht stieß bei dem Führer der U-Boote auf berechtigtes Mißtrauen. Auch sprachen bei der geringen Zahl der für solche Unternehmungen technisch geeigneten U-Boote die bisherigen Bedenken gegen die Entsendung weiterer in das stark minengefährdete Gebiet, bevor Meldungen von „U 28", „U 20" und „U 8" vorlagen. Schließlich wollte auch Korvettenkapitän Bauer den weiteren Einsatz der wertvollen U-Boote im Kanal nur dann verantworten, wenn sie uneingeschränkte Angriffserlaubnis erhielten. Solange dem Angriff besondere Feststellungen vorauszugehen hatten, ob das gesichtete Schiff auch wirklich ein Truppentransportdampfer sei, was vor allem bei Nacht so gut wie aussichtslos war, versprach er sich, freilich in Unterschätzung der moralischen Wirkung des Auftretens der U-Boote im Kanal, nur wenig von diesen Unternehmungen. Trotz diesen Vorstellungen mußte er sich jedoch einem entsprechenden Befehl der Flotte fügen. „U 29" sollte daher gegen den Kanal vorstoßen. Wie sich aber am 13. Oktober herausstellte, war das Boot in Verwechslung einer Nachricht über Auftreten feindlicher Streitkräfte vor der Schelde mit einer ähnlichen über das Sichten solcher im Skagerrak von der II. U-Flottille irrtümlich nach

der schwedischen Küste bei Vinga entsandt worden. Gleichzeitig traf von der Westfront die Nachricht ein, daß durch Flieger vor Ostende fünf englische Kreuzer und zwanzig Transportdampfer festgestellt worden wären, die dort anscheinend zur Ein- und Ausschiffung von Truppen bereitgehalten würden. Der Generalstab der Armee habe großes Interesse daran, daß diese Transporte gestört würden. Noch am Abend lief daher „U 21" unter Kapitänleutnant Hersing dorthin aus. Weitere U-Boote zu entsenden, schien mit Rücksicht auf die bereits angeführten Bedenken noch nicht ratsam. Auch nach Ansicht des Flottenchefs mußte vermieden werden, U-Boote gerade jetzt zu verlieren, wo alle Aussicht bestand, daß sie durch Einnahme von Stützpunkten an der französischen Küste bald günstigere Wirkungsmöglichkeiten erhalten würden.

Die Fliegerbeobachtungen vor Ostende waren zutreffend. Zwar hatte sich nach dem Fall Antwerpens der Druck der deutschen Truppen weniger schnell fühlbar gemacht, als die Alliierten zunächst erwartet hatten, so daß auf die geplante Wiedereinschiffung der 7. Infanterie- und 3. Kavalleriedivision verzichtet werden konnte, Ostende selbst aber mußte geräumt werden. Auch die belgische Regierung hatte sich entschlossen, auf dem Seewege von dort nach Le Havre überzusiedeln. Daher entsandte die britische Admiralität zur Deckung der Transporte die bei Kriegsausbruch angekauften Monitore „Mersey", „Humber" und „Severn", sie kamen jedoch zu spät. Die Marinedivision war schon am 11. Oktober eingeschifft worden, die endgültige Räumung Ostendes am 13. Oktober kurz vor ihrem Eintreffen erfolgt. Nur „Mersey" konnte noch einige Transportdampfer von Dünkirchen bis Gris Nez geleiten, „Humber" und „Severn" liefen nach Dover zurück. Auf halbem Wege wurden sie von einem U-Boot angegriffen, der Torpedo ging jedoch unter den flachgehenden Schiffen durch, wodurch der Wert dieses Schiffstyps für die Verwendung an der flandrischen Küste deutlich erwiesen war[1]).

Es war „U 8", Kommandant Kapitänleutnant Stoß, das hier zum Angriff kam. Schon am 11. Oktober hatte es bei Schouwenbank-Feuerschiff dort kreuzende Zerstörerrotten angegriffen und mit einem Torpedo entweder verfehlt oder unterschossen. Die Zerstörer drehten hart auf das Boot zu und überfuhren die Tauchstelle. Infolge der Erschütterungen löste sich bei dem noch nicht vollständig eingefahrenen Sehrohr die Vergrößerungslinse. Es wurde hierdurch unbrauchbar, ein um so schwerer zu nehmender Ausfall, als das zweite Sehrohr keine Vergrößerung hatte. Dennoch setzte der Kommandant den Vormarsch fort. Bald jagten ihn sechs bis acht Zerstörer mit hoher Fahrt, er führte sie jedoch irre und tauchte am späten

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 214.

Nachmittag vor der Scheldemündung auf, wo er unbehelligt die Batterie aufladen konnte. Hierbei wurde Dampferverkehr, sowohl aus dem Ostgat, als auch nördlich der Linie West Hinder—Wandelaar-Feuerschiff und bei Wielingen-Feuerschiff beobachtet. In der folgenden Nacht drang das Boot über Blankenberghe-Feuerschiff in den Kanal ein. Sämtliche Bojen lagen aus, und alle Feuer brannten wie im Frieden. Bei Ostende wurde kein Verkehr beobachtet, nur auf der Innenreede lagen einzelne kleine Schiffe. Am 12. Oktober wurde die Straße Dover—Calais unter Wasser dicht unter der französischen Küste passiert, ohne daß eine Sicherung durch Zerstörer oder U-Boote in Erscheinung trat. Erst zwischen Blanc Nez und Gris Nez standen zahlreiche französische Torpedoboote, während kleinere und mittlere Handelsdampfer in regem Verkehr unter der Küste nach Calais oder Dünkirchen fuhren. Kaum wurde dort das Sehrohr gezeigt, als „U 8" lebhaft beschossen wurde. Die Möglichkeit zum Aufladen der Batterie im Kanal schien somit zweifelhaft, daher machte „U 8" um 4.30 Uhr Nm. südwestlich von Boulogne kehrt und steuerte ostwärts. Es durchbrach um 6 Uhr Nm. eine enge Torpedobootslinie mit ungefähr 50 m Bootsabstand auf 20 m Tiefe, sichtete um 9.30 Uhr Nm. in unmittelbarer Nähe ein abgeblendetes Torpedoboot, ohne, bei der Ungewißheit über die Wassertiefe, tauchen zu können, erreichte aber trotzdem ungesehen die Tonne 3 von Out Ruytingen und legte sich dort auf den Grund. (Karte 8).

Inzwischen war „U 20" unter Kapitänleutnant Droescher auf anderem Wege nicht minder glücklich in den Kanal eingedrungen. Nach einem vergeblichen Angriff auf ein halb getauchtes englisches U-Boot bei Ameland, hatte es schon bei Maas-Feuerschiff drei Zerstörer getroffen. Von dort folgte „U 20" unter Wasser dem außerordentlich regen Dampferverkehr nach der englischen Küste in Richtung auf Galloper-Feuerschiff, das es bei Anbruch der Dunkelheit erreichte. Auftauchend wurde es von einem abgeblendeten Dampfer erkannt und mit Scheinwerfer gesucht. Das Feuerschiff blendete ab. Etwaigen Verfolgern nach Norden ausweichend, stand das Boot gegen 11 Uhr Nm. bei Outer Gabbard-Feuerschiff und stieß nunmehr auf geradem Kurse nach East Goodwin durch. Hierbei passierte es eine größere Zahl abgeblendeter, verankerter Schiffe und sichtete deutlich die aus einer großen Zahl von Scheinwerfern bestehende feste Lichtsperre vor der Themsemündung. Da alle Feuerschiffe brannten, machte die Navigierung keine Schwierigkeiten. Kurz vor East Goodwin wich „U 20" einem abgeblendeten Torpedoboot dicht unter den Sänden entlangfahrend aus, ohne von diesem bemerkt zu werden. Ebensowenig wurde es von drei vor Dover patrouillierenden Zerstörern erkannt, selbst als es zeitweise in den Lichtkegel der Scheinwerfer der Hafenverteidigung geriet. Ohne irgendwo tauchen zu müssen,

erreichte das U-Boot daher schon am frühen Morgen des 12. Oktober Boulogne. Dort wurden zunächst drei größere Dampfer, von denen der vorderste abgeblendet war und zu morsen schien, und gegen 6 Uhr Vm. ein abgeblendeter Kreuzer gesichtet. In beiden Fällen tauchte das Boot, ohne den Überwasserangriff zu versuchen, und verlor so die Schiffe bei dem unsichtigen Wetter und Gegenkurs sofort wieder aus Sicht. Um 9 Uhr Vm. war der Leuchtturm auf dem Molenkopf von Boulogne deutlich auszumachen, jedoch lagen weder auf der Reede noch hinter der Mole Dampfer, der Hafen schien ausgestorben und ohne Verkehr. Nur ein Zerstörer der „Branlebas"-Klasse kam zweimal im Laufe des Vormittags für kurze Zeit in Sicht, konnte jedoch wegen hoher Fahrt und häufiger Kursänderungen nicht angegriffen werden. Weil der Kommandant die erwarteten Transportdampfer nicht sofort antraf, gab er seine günstige Stellung vor Boulogne voreilig auf und fuhr nach Cherbourg weiter in der Erwartung, daß die Ausschiffung der Transporte wegen der größeren Kai-Flächen vielleicht dort erfolge, dagegen stellte er leider Le Havre nicht in den Kreis dieser Vermutungen ein. Auf dem Marsch nach Cherbourg passierte er um 4 Uhr Nm. auf große Entfernung zwei Dampfer, von denen einer von Cherbourg zu kommen schien, während der zweite von der englischen Küste nach Le Havre fuhr. Nach Anbruch der Dunkelheit wurde „U 20" von einem erst auf 400 m Abstand gesichteten Zerstörer für kurze Zeit im Aufladen gestört, konnte aber seinen Vormarsch nach Westen bald unbehelligt fortsetzen. (Karte 8 und 10.)

Der 13. Oktober sah „U 8" (Stoß), „U 20" (Droescher) und „U 28" (v. Forstner) bei neuen Angriffsversuchen im Kanal. (Karte 8 und 10.)

In der Straße Dover—Calais griff „U 28" (v. Forstner) drei Dampfer mit westlichem Kurs an, die es als Transporter ansprach, mußte den Anlauf aber bald wegen zu großer Entfernung abbrechen. Die hohe Fahrt verbunden mit dem starken Gezeitenstrom versetzte das Boot hierbei so stark nach Süden, daß sich Kapitänleutnant Frhr. v. Forstner zu seiner eigenen Überraschung plötzlich unmittelbar vor Calais sah. Er berichtete hierüber, wie über die Schwierigkeiten der Angriffe, im Kriegstagebuch folgendermaßen:

»11.15 Uhr Vm. eine schwarze Reifentonne mit Leuchteinrichtung ohne Bezeichnung gesichtet. Nach der Karte war die Tonne nicht auszumachen, ich hielt sie für die Südtonne von Out-Ruytingen. Als kurz darauf zwei Dampfer in Sicht kamen, setzte ich südlich der Tonne zum Angriff an, kam aber nicht zum Schuß, da die Dampfer bald im Nebel verschwanden. Ebenso kam die Tonne aus Sicht, und ich zog mich weiter nach Süden. Als der Nebel zerriß, sah ich plötzlich die Berge von Calais in allernächster Nähe

und kam erst hierdurch darauf, daß die vorher gesichtete Boje die Ansegelungstonne dieses Hafens sein könnte. Ich suchte sie daher wieder mit Nord-Kurs, fand sie aber erst beim Angriff auf einen französischen Dampfer mit zwei gelben, oben schwarz abgesetzten Schornsteinen, der plötzlich hart um die Boje herumdrehte, als ich kurz vor der Schußstellung war. Infolge der unvermuteten Kursänderung des Dampfers mit hoher Fahrt und der plötzlichen Entdeckung der Boje, nach deren Lage in der Karte ich mich dicht an einer 4,5 m-Stelle befinden mußte, kam ich leider nicht zum Schuß.

Dieser Dampfer war der einzige, den ich wohl mit gutem Gewissen als Truppentransportdampfer in den Grund hätte schießen können, da viele Leute an Deck standen. Um auf tieferes Wasser zu kommen, mußte ich nunmehr nördlichen Kurs steuern. Es kamen noch mehrere Dampfer verschiedener Größe mit westlichen Kursen in Sicht, meist jedoch ziemlich spät wegen des wieder einsetzenden Nebels. Ich setzte nach Möglichkeit auf alle zum Angriff an, erkannte aber sämtliche, auf Schußentfernung herangekommen, als harmlose Fahrzeuge, zum Teil unter neutraler Flagge, holländischer, schwedischer und norwegischer — zum Teil leer fahrend, so daß ich vom Torpedoschuß absehen mußte. Meine nach Süden angesetzten Angriffe wurden häufig durch ein bei der Ansegelungstonne patrouillierendes französisches Torpedoboot gestört, das mich aber nicht entdeckte. Ich selbst konnte das mit wechselnden Fahrten Kreise schlagende Boot nicht angreifen. Die Stromverhältnisse vor der Einfahrt von Calais waren für das unter Wasser mit nur geringen Geschwindigkeiten fahrende „U 28" sehr ungünstig. Ich konnte zum Teil nur mit halber Fahrt beider Maschinen (4,8 sm) mich eben gegen die Flut von Land entfernen und hatte zu den Angriffen schon viel Strom von der Akkumulatorenbatterie verbraucht. Auch war die Tiefensteuerung durch schnell wechselnde Wasserschwere ungünstig beeinflußt. Innerhalb einer halben Stunde wurde das Wasser 1,026, 1,028 und 1,027 gemessen. Ich mußte daher mittags weiter nach Norden halten, um einen ruhigen Platz zum Aufladen der Batterie zu finden. Auf diesem Kurse bin ich wider Erwarten sehr stark nach Norden versetzt worden. Es war inzwischen stellenweise starker Nebel aufgetreten. Durch eine Unterwasserglocke aufmerksam gemacht, fand ich in nächster Nähe beim Absuchen des Horizonts East Goodwin-Feuerschiff. Ich konnte daher noch eben vor der Minensperre East Goodwin—Sandettié-Feuerschiff anhalten. Bei East Goodwin patrouillierte ein englischer Zerstörer, auf den ich keinen Angriff mehr ansetzte, aus Rücksicht auf den niedrigen Bestand meiner Akkumulatorenbatterie, seine ständigen Kursänderungen und die zunehmende Unsichtigkeit.«

Während „U 28" (v. Forstner) in dieser Weise vor Calais tätig war, lag „U 8" (Stoß) zwischen Ruytingen und Middelkerke auf der Lauer. Dort sichtete der Kommandant nachmittags auf dem Kurs von Ostende nach Ruytingen zwei, wie er glaubte, alte französische Küstenpanzer, deren Typ in den an Bord befindlichen Listen nicht aufzufinden war — in Wirklichkeit waren es die Monitore „Humber" und „Severn"[1]).

Zum Unterwasserangriff ansetzend und durch das schwierige Fahrwasser in der Wahl des Kurses beschränkt, kam der Kommandant nur auf 1800 m und mit schlechtem Schneidungswinkel zum Schuß. Eine Detonation erfolgte nicht, aber schon damals sprach Kapitänleutnant Stoß die später als richtig erwiesene Vermutung aus, daß der Torpedo wahrscheinlich unter dem angegriffenen Schiff durchgelaufen sei. Nach diesem Vorfall wurden während des Aufladens in der Abenddämmerung mehrfach englische Torpedoboote beobachtet, die zwischen Sandettié-Feuerschiff und der englischen Küste patrouillierten, während südlich davon größere französische Fischerflotten standen.

Am 14. Oktober verhinderte unsichtiges Wetter eine umfangreichere Tätigkeit des Bootes. Es ging daher bald wieder auf Grund. Während der Nacht wurden zwischen Calais und Dünkirchen mit angestelltem Scheinwerfer patrouillierende Torpedoboote beobachtet.

Als „U 28" (v. Forstner) am Morgen dieses Tages bei East Goodwin auftauchte, lag dicker Nebel über der See, auch waren die Trinkwasservorräte bereits knapp geworden. Als es etwas aufklarte, trat das Boot daher die Heimreise an, die, abgesehen von dem vorübergehenden Sichten eines Zerstörers und eines U-Bootes, ohne weitere feindliche Gegenwirkung verlief. Am 16. Oktober traf das Boot in der Ems ein, nachdem es einschließlich der Zeiten auf dem Grunde 147 Stunden unter Wasser gewesen war. Die Erfahrungen der Unternehmung waren für die folgenden von großer Bedeutung, insbesondere ergänzten die navigatorischen Beobachtungen über den Verlauf der Gezeiten im Kanal die bisherigen Angaben der Segelhandbücher und Stromatlanten ganz wesentlich. Sie bestätigten, daß die U-Fahrt in diesen Gewässern zwischen Sänden und Minen für die Boote unberechenbare Gefahren mit sich brachte und stets den vollen Einsatz bedeutete. Um so angenehmer war man in der Heimat überrascht, daß es dem Boot trotzdem gelungen war, so schnell bis Calais vorzudringen.

Inzwischen hatte „U 20" (Droescher) über Kap de la Hague Cherbourg erreicht. (13. Oktober.) Die Bucht und der Hafen waren genau zu übersehen, wiesen aber ebensowenig Verkehr auf, wie Boulogne am Tage vorher. Auf

[1]) Siehe Seite 160.

Reede lagen überhaupt keine Fahrzeuge, hinter der Mole nur zwei Schiffe. Kriegsschiffe fehlten gänzlich. Statt in längerer, zäher Beobachtung des Hafens seine Aufgaben zu suchen und vielleicht doch noch Angriffsobjekte zu finden, nahm der Kommandant schon gegen Mittag Kurs auf Portsmouth. Auf dem Wege dorthin zwangen ihn drei französische Torpedoboote vorübergehend zum Tauchen, auch mußte er mehrfach Dampfern ausweichen, die nicht als Transporter angesprochen und daher auch nicht angegriffen werden konnten. Kurz vor der Insel Wight wurde es so unsichtig, daß dort zu Anker liegende Schiffe erst auf nächste Entfernung und nur verschwommen in Sicht kamen. Es schien dem Kommandanten daher geraten, wieder von Land abzulaufen und sich weiter draußen auf Grund zu legen. Im Begriff hierzu, überraschte ihn plötzlich ein Zerstörer, der, erst auf 300 m gesichtet, schnell herandampfte und das Boot unter Feuer nahm. Im Schnelltauchen konnte noch eine Anzahl von Schüssen durch das Turmfenster beobachtet werden, dann verrieten drei harte, metallische Schläge, daß Sprengstücke das Boot getroffen haben mußten. Sie blieben jedoch ohne Wirkung. Die Anwesenheit des Bootes war durch das Zusammentreffen mit dem Zerstörer verraten. Küste und Häfen waren alarmiert, möglicherweise wurden größere Kriegsschiffe und Transportdampfer bis auf weiteres im Hafen zurückbehalten. Eine weitere aussichtsreiche Betätigung an dieser Stelle des Kanals schien dem Kommandanten nunmehr ausgeschlossen; der nach seiner Ansicht allein sichere Rückweg durch den östlichen Kanalausgang auf der Linie East Goodwin—Galloper-Feuerschiff vielleicht durch verstärkte Bewachung oder neue Minensperren verlegt. Hielt der Nebel an, so entstanden noch weitere Schwierigkeiten für das Passieren dieser Gewässer. Kapitänleutnant Droescher faßte daher den für die weitere Verwendung der U-Boote bedeutsamen Entschluß, den Weg westlich um Irland und Schottland einzuschlagen, selbst auf die Gefahr hin, daß schwere See im Atlantischen Ozean und die lange Fahrt sein Boot mit den hierfür noch kaum erprobten Dieselmaschinen auf eine ernste Probe stellen würde. (Karte 10.) Am späten Abend des 14. Oktober stand er daher bei Kap Lizard vor der Südwest-Küste von Cornwall. Noch nicht 12 Stunden vorher waren die Transportdampfer des Kanadischen Geleitzuges in einzelnen Gruppen an diesem Kap vorüber in Plymouth eingelaufen.

Infolge der gesteigerten Tätigkeit der deutschen U-Boote war die britische Admiralität ursprünglich überhaupt gegen jede Landung der kanadischen Truppen in einem Kanalhafen. Ihre Absicht, Liverpool als Ausschiffungshafen zu wählen, hatte sie daher nur auf dringende Einwendungen des Kriegsministeriums fallen lassen, das bereits alle Vorbereitungen zur Auf-

nahme der Truppen in Southampton getroffen hatte. Dieses Zugeständnis wurde ihr jedoch sehr schwer. Ihre Anstrengungen waren zu dieser Zeit durch die Vorbereitungen für eine plötzliche Wiedereinschiffung der 7. Infanteriedivision und 3. Kavalleriedivision in den flandrischen Häfen, sowie durch die Rückverlegung der Haupttransportlinie von St. Nazaire nach Le Havre mit Boulogne als Nebenstützpunkt so in Anspruch genommen, daß sie außer dem sicheren Schutz der östlichen Kanalhälfte eine gleiche Sicherung für den mittleren und westlichen Kanal nicht mehr bewerkstelligen zu können glaubte. Die Bedenken der Admiralität gegen die Wahl von Southampton als Ausschiffungshafen steigerten sich daher, als schon in den nächsten Tagen ein deutsches U-Boot („U 28") von der französischen Sicherung bei Kap Gris Nez festgestellt wurde, gerade als sie die Flanderntransporte angewiesen hatte, an dieser Stelle die Küste anzusteuern und zu verlassen, um der U-Bootsgefahr weiter östlich auszuweichen[1]). Infolge dieser Meldung mußte die Wachsamkeit im östlichen Teil des Kanals gerade zu der Zeit verdoppelt werden, in welcher das Herannahen des Kanadischen Geleitzuges die gleiche erhöhte Aufmerksamkeit für den westlichen Teil verlangte. Unter diesen Umständen kam es den Engländern sehr ungelegen, daß die Franzosen ihre Kreuzer aus dem westlichen Kanalschutz herausgezogen hatten, um ihn zur Deckung ihrer Transporte bei Dünkirchen zu verwenden. Admiral Burney nahm daher mit der „Kanal-Flotte" in Portland eine mittlere Stellung ein, um von hier je nach Bedarf gegen den östlichen oder westlichen Kanalausgang vorzustoßen. Für alle Fälle teilte Admiral Wemyß, der Führer des Kanadischen Geleitzuges, diesen in drei Teile, die das Gefahrgebiet einzeln mit Sonderbedeckung passieren sollten. Als aber am 13. Oktober in diesem Gebiet deutsche F. T.-Signale gehört wurden, deren Herkunft, den Engländern rätselhaft, vielleicht „U 20" zuzuschreiben war, führte er den Geleitzug geschlossen gegen den Kanaleingang vor. Während er sich diesem näherte, meldeten erst die Franzosen vor Cherbourg und wenige Stunden später das englische Torpedoboot „116" von der „Hafenverteidigungsflottille Portsmouth" unmittelbar vor der Isle of Wight ein deutsches U-Boot („U 20"). Diese Nachricht warf alle bisherigen Dispositionen über den Haufen. Die Wirkungsmöglichkeiten eines solchen weit überschätzend, befahl die britische Admiralität kurzerhand die Ausschiffung der Kanadier in Plymouth ohne Rücksicht auf die strategischen Nachteile, die für den Landkrieg aus dieser Verzögerung erwuchsen, und taub gegen alle dies betonenden Einwendungen der Armee. Als aber Admiral Wemyß, dem neuen Befehl entsprechend, mit dem Transport innerhalb der Scilly-Inseln angekommen, die Gruppen des Geleitzuges nacheinander nach

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 211.

Plymouth einlaufen ließ, stand „U 20" diesem Ort erheblich näher als Southampton. Die Admiralität befand sich jedoch so sehr im Banne der Meldung des Torpedobootes Nr. „116", daß sie, auch nachdem einige Zeit ohne weitere Zwischenfälle vergangen war, sich trotz allen Vorstellungen der Armee nicht darauf einließ, die Transportdampfer von Plymouth nach Southampton weiterlaufen zu lassen, sondern in der Ausschiffung der Truppen in Devonport fortfahren ließ. Zwei weitere Transporte, die ursprünglich ebenfalls in Southampton landen sollten, leitete sie wegen der Überfüllung von Devonport nunmehr nach Liverpool, wo sie am 22. Oktober ohne Zwischenfall eintrafen. Einer von diesen brachte den Rest der ägyptischen Besatzungsarmee, der andere vier Bataillone und einige Artillerie aus Indien nach der Heimat.

Kapitänleutnant Droescher auf „U 20" ahnte weder, welche Wirkungen sein Erscheinen im mittleren Kanal hervorgerufen hatte, noch, daß er sich am 14. Oktober tatsächlich in großer Nähe des gesuchten Kanadischen Truppentransportes befand. Zwar hatte er am Abend dieses Tages bei starkem Seegang, heftigen Regenböen und Meerleuchten ein abgeblendetes Fahrzeug auf 400 m gesichtet und kurz darauf als Kleinen oder Großen Kreuzer ausgemacht, das Schiff aber, ohne einen Überwasserangriff versucht zu haben, beim Tauchen sofort wieder aus Sicht verloren. Auch in der Mounts Bay hatte er verschiedene Lichter und sogar Morsesignale beobachtet, kam jedoch leider nicht auf den Gedanken, die Bucht abzusuchen, sondern marschierte ohne Aufenthalt weiter. Am 15. Oktober erreichte er die Westküste Irlands und stand am 17. Oktober auf der Höhe der Hebriden.

Trotz allen Anstrengungen und hervorragenden seemännischen Leistungen war es den U-Booten nach Weddigens Tat noch nicht wieder gelungen, ein feindliches Schiff zu vernichten, dennoch hatte allein ihre Anwesenheit im Englischen Kanal genügt, den Feind zu erheblichen Umstellungen und Verzögerungen der Truppentransporte zu veranlassen. Die U-Boote haben daher am Erfolg im Kampf um Antwerpen und die flandrische Küste ihren vollen Anteil.

7. Deutsche U-Boote in den britischen Blockadelinien im Norden, Durchbruch des Hilfskreuzers „Berlin“ und der Untergang der Halbflottille Thiele.

Infolge der Kaiserlichen Entscheidung vom 6. Oktober 1914 hielt sich Admiral v. Ingenohl nicht für berechtigt, durch weitreichende Vorstöße der Flotte die Klarheit über die Absichten des Gegners herbeizuführen, die ihm die unsicheren Nachrichten über dessen Verhalten nicht gaben. Er gründete vielmehr weiter seine Maßnahmen auf Vermutungen. Diese führten in der Voraussetzung, daß nach wie vor die Friedensgliederung der englischen Seestreitkräfte bestände und auf Grund der wiederholten Meldungen vom Auftreten ganzer Verbände, darunter solchen der „Lion“- und „Birmingham“-Klasse im Skagerrak, zu der Vorstellung, daß dort mit einiger Wahrscheinlichkeit die Bereitschaftsstellung der I. britischen Flotte anzunehmen sei. Dementsprechend wurde die II. Flotte zwischen Schottland und Norwegen, die III. Flotte vor dem Kanal oder in der Nähe der Dogger-Bank vermutet. Ein genaueres Bild von den Operationen des Gegners erhoffte man von der Luftaufklärung, die aber seit dem 24. September wegen schlechten Wetters dauernd versagt hatte. War aber die Annahme von der getrennten Aufstellung der britischen Flotten zutreffend, so war nach Ansicht des deutschen Flottenchefs damit beabsichtigt, ihn zum Angriff auf eine derselben zu verleiten. Täte er dies, so würde diese einer Schlacht ausweichen, bis alle Streitkräfte heran wären und den deutschen Geschwadern den Rückweg verlegt hätten. Unter diesen Umständen sei ein Vorstoß gegen das Skagerrak noch am günstigsten, weil die dort aufgestellten Streitkräfte einer Schlacht nicht ausweichen könnten, ohne den Deutschen den Rückweg durch die Belte freizugeben. Hierdurch sei die Aufstellung der stärksten Flotte an dieser Stelle erklärt. Die II. und III. Flotte würden aber, da der Weg für sie nach dem Skagerrak ebenso weit sei wie der von der Deutschen Bucht, wenn nur das Auslaufen der Deutschen nach Norden rechtzeitig gemeldet werde, an der Schlacht im Skagerrak teilnehmen, in weniger günstigen Fällen aber immer noch den deutschen Geschwadern den Rückweg nach Helgoland verlegen und sie nach starkem Munitionsverbrauch und Beschädigungen

im Kampf mit der I. Flotte zum zweiten Male zur Schlacht stellen können. Ohne vollen Einsatz und ohne größere Verluste sei daher eine Schlacht nicht denkbar. Dies aber verbiete die Entscheidung vom 6. Oktober. Durch diese auch weiterhin zur Zurückhaltung und Vermeidung der Schlacht verurteilt, müsse er sich nach wie vor auf kleinere Unternehmungen beschränken.

Abgesehen von den U-Boots- und Torpedobootsvorstößen kamen in erster Linie Minenunternehmungen gegen die Stützpunkte an der Ost- und Westküste Schottlands in Frage, die in der Dunkelperiode des September nicht zur Durchführung gelangt waren[1]).

Für die erstere Aufgabe hielt sich S. M. S. „Nautilus", der von dem Kleinen Kreuzer „Kolberg" begleitet werden sollte, für die letztere der Hilfskreuzer „Berlin" bereit, jedoch sollten sie erst in den dunkleren Nächten um die Neumondzeit herum (19. Oktober) auslaufen. Für diesen Zeitpunkt sollte auch das III. Geschwader, welches inzwischen zu unaufschiebbaren Übungen nach der Ostsee entsandt worden war, von dort zurück sein. Ein kurzer Vorstoß der Schlachtkreuzer gegen die Dogger-Bank sollte die Unternehmungen begleiten.

Die Operationsabsichten der deutschen Flottenleitung gingen demnach in ganz anderer Richtung, als man auf englischer Seite vermutete. Immer noch rechnete man dort mit dem Einbruch deutscher Seestreitkräfte in die Kanalstellung und hatte daher die „Große Flotte" in den kritischen Tagen, welche dem Fall von Antwerpen und der Umgruppierung der englisch-französischen Truppen in Flandern vorausgingen, ständig in See gehalten, um einem solchen Vorstoß rechtzeitig entgegentreten zu können. Aber noch ein anderer Grund verlangte zu dieser Zeit die erhöhte Bereitschaft der „Großen Flotte": Am 3. Oktober hatten die Truppen aus Kanada, denen sich bei Kap Race die aus Neufundland und Bermuda angeschlossen, in 31 Schiffen den St. Lawrencestrom verlassen, um die Überfahrt nach England anzutreten. Am 8. Oktober hatte die deutsche Flottenleitung davon Kenntnis erhalten und die U-Boote „U 8" (Stoß) und „U 20" (Droescher) nach Boulogne, dem vermutlichen Ausschiffungshafen, entsandt. (Vgl. Karte 8 u. 10). Obgleich die britische Admiralität zum Schutz dieser Transporte bereits ein ganzes Geschwader, bestehend aus Kleinen Kreuzern, Panzerkreuzern und einem alten Linienschiff aufgeboten hatte, bestand die kanadische Regierung unter dem Eindruck der Erfolge Weddigens und der deutschen Auslandskreuzer auf weiteren Maßnahmen zur unbedingten Sicherstellung ungefährdeter Überführung. Schweren Herzens mußte sich die Admiralität daher entschließen, „Princeß Royal", einen der besten Schlacht-

[1]) Seite 76.

kreuzer der „Großen Flotte", dieser zu entziehen und zusammen mit dem alten Linienschiff „Majestic" dem Geleitzug halben Weges über den Atlantischen Ozean entgegenzusenden[1]). Auf die strengste Geheimhaltung legte man aber um so größeren Wert, als bei dem gleichzeitigen Ausfall der beiden Großkampfschiffe „Ajax" und „Audacious" zu Reparaturen diese neue Schwächung der „Großen Flotte" der deutschen gegenüber nicht mehr als unerheblich angesehen werden konnte. Da man aber nicht nur von der „Karlsruhe" und den etwa inzwischen in Hilfskreuzern verwandelten deutschen Schnelldampfern in den Häfen der Vereinigten Staaten Angriffe auf den Geleitzug befürchtete, sondern auch das Ausbrechen deutscher Kreuzer für diesen Zweck von der Nordsee nach dem Atlantischen Ozean für durchaus möglich hielt, so wurde die „Große Flotte" angewiesen, während der Überfahrt alles zu tun, um solches zu verhindern. Diese Aufgabe führte sie in folgender Weise durch: Vom 3. bis 11. Oktober kreuzten das I. Leichte sowie das II., III., VI. und X. Kreuzergeschwader in der nördlichen Nordsee in Aufklärungslinien, die sich von der norwegischen Küste zwischen Stavanger und Kristiansand bis nach Aberdeen in Schottland erstreckten (Karte 9). Nördlich von ihnen standen die Geschwader der Großkampfschiffe, im Westen vom III., im Osten vom VI. Schlachtgeschwader flankiert. Der Abstand zwischen beiden Linien war so bemessen, daß Blockadebrecher nicht beide in einer Nacht passieren konnten. Sollte trotzdem einem deutschen Schiff der Durchbruch gelingen, so hielt sich westlich vom Fair Island-Kanal das I. und nördlich der Shetland-Inseln das II. Schlachtkreuzergeschwader („Invincible" und „Inflexible") zu seiner Verfolgung bereit. Um einen Durchbruch deutscher Schiffe dicht unter Land zu erschweren, standen Zerstörer vor dem östlichen Zugang zum Pentland Firth und unter der norwegischen Küste, andere begleiteten die Schlachtflotte.

Noch bevor aber diese Bewegungen eingeleitet wurden, waren bei der deutschen Flottenleitung immer häufiger Nachrichten eingegangen, daß schwere englische Streitkräfte wiederholt im Skagerrak und an der norwegischen Küste gesichtet worden seien und feindliche U-Boote in das Kattegat eingedrungen wären. Die Annahme lag nahe, daß letztere sich dort kaum ohne Hilfe von Mutterschiffen würden halten können. In der Tat hatten am 26. September die Kreuzer „Drake", „Nottingham" und „Falmouth" mit zwei Zerstörern, gedeckt durch das I. Schlachtkreuzergeschwader, die U-Boote „E 1" und „E 5" nach ihrer Rückkehr aus dem Kattegat bei Lindesnes aufgenommen. Auf diese Nachrichten hin waren die deutschen U-Boote „U 5",

[1]) Die zweite Entsendung erfolgte nach der Schlacht von Coronel am 12. November 1914.

„U 6", „U 12" und „U 16" mit der Nacheilung, die solchen auf Agentenmeldungen hin ausgeführten Bewegungen stets eigen ist, am Nachmittag des 30. September dorthin ausgelaufen, ohne daß sich der Führer der U-Boote, Korvettenkapitän Bauer, allzu großen Erwartungen über die Erfolgsaussichten des Unternehmens hingab. Dazu waren die Nachrichten zu unsicher und das abzusuchende Gebiet zu groß. „U 12", geführt von dem ältesten Kommandanten, Kapitänleutnant Walther Forstmann, sollte die norwegische Küste absuchen, dagegen wurde das Boot mit der größten Batterie mit der Sperrung der Enge Schweden—Skagen und dem Absuchen der Aalbäk-Bucht beauftragt. Die beiden anderen Boote sollten in bestimmten Linien zwischen den Küsten von Dänemark und Schweden kreuzen.

Infolge des in den ersten Tagen herrschenden schlechten Wetters entwickelte sich die Durchführung der Aufgabe jedoch in anderer Weise als beabsichtigt. Aus dem gleichzeitigen planmäßigen Absuchen des Gebietes wurden Einzelunternehmungen, die jede für sich um so besser verliefen, je mehr das betreffende Boot bei dem starken Seegang der ersten Tage sich schonte. (Karte 9.)

Als die Boote in der Nacht zum 2. Oktober die Jammer-Bucht und Skagen erreichten, wehte ein Nord-Nordwest von Stärke 8. Schwere See schlug ihnen die Funkenantennen weg, lockerte die Tiefenruder und rief Kompaßstörungen und andere Beschädigungen hervor. „U 6", Kapitänleutnant Starke, mußte daher schon am gleichen Tage die Heimreise antreten. Dagegen fand „U 5", Kapitänleutnant Lemmer, südöstlich von Skagen Schutz und kreuzte bis zum 6. Oktober von der Aalbäk-Bucht über Herthas-Flach bis zur schwedischen Küste. Nachts lag das Boot westlich von diesem Flach auf dem Grund. Am 7. Oktober lief es in Helgoland ein, ohne etwas vom Feind gesehen zu haben. Länger hielten „U 12" (Forstmann) und „U 16" (Hansen) aus. Ersteres U-Boot sollte zwischen Kristiansand und Hanstholm kreuzen. Um Beschädigungen des Bootes durch die See zu vermeiden, mußte es sich jedoch zunächst in der Aalbäk-Bucht auf Grund legen. Etwa 25 Dampfer hatten dort ebenfalls Schutz gesucht. Als der Wind etwas abflaute, verließ „U 12" am folgenden Vormittag die Bucht und steuerte, nach Norden ausholend, um dem lebhaften Dampferverkehr bei Skagen auszuweichen, die Südküste Norwegens an. In der Abenddämmerung glaubte Kapitänleutnant Forstmann für kurze Zeit vier Schatten abgeblendeter Schiffe zu erkennen und setzte daher den weiteren Vormarsch unter Wasser fort, um während der Nacht vor Überraschungen sicher zu sein. Steifer Westwind, geringe Sichtigkeit, Regen und strichweiser Nebel zwangen ihn am 3. Oktober zu demselben Verfahren. Erst nach 15stündiger Unterwasserfahrt tauchte er am 4. Oktober zum Aufladen auf. Um 3.20 Uhr Nm.

wurden etwa 20 sm südwestlich von Egerö-Leuchtturm zwischen Nebel- und Hagelböen an dem vom Wind reingefegten Horizont zwei Masten mit Rahen über der Kimm sichtbar. Als er mit hoher Fahrt auf diese zudrehte, erschienen zwischen den Masten drei Schornsteine, und bald war ein Kleiner Kreuzer zu erkennen. Während das Boot noch zum Angriff tauchte, kam dieser jedoch schnell in südlicher Richtung aus Sicht. Um 5.45 Uhr Nm. kehrte der Kreuzer zurück, aber kurz bevor das Boot zum Schuß heran war, änderte er Kurs auf Nordwest. Gleich darauf erschien in großer Nähe von dem ersten ein zweiter Kreuzer mit vier Schornsteinen, dann verschwanden beide schnell in der Abenddämmerung. Es schien nicht ausgeschlossen, daß die feindlichen Schiffe ständig an dieser Stelle kreuzten. Das Boot blieb daher nach dem Aufladen der Batterie während der Nacht und am folgenden Morgen auf 20 m Wasser in der Nähe der augenblicklichen Stellung, um den Feind zu erwarten. Als dieser jedoch bis zum Abend nicht erschien, trat „U 12" bei Mondschein und leichtem Nordost den Marsch nach Stavanger an. Dort sichtete es am folgenden Mittag (6. Oktober) die gleichen Kreuzer, hatte aber trotz allen Angriffsversuchen infolge ständiger unregelmäßiger Kursänderungen der Schiffe keinen Erfolg. (Karte 9, Nebenkarte.) Am 7. behinderte starker Nebel seine Tätigkeit. Mehrere Dampfer wurden erst im letzten Augenblick an Nebelsignalen erkannt, nachmittags sah sich das Boot plötzlich in unmittelbarer Nähe eines der feindlichen Kreuzer, der sich durch einen langsam geschwenkten Scheinwerfer verriet. Noch bevor ein Torpedoschuß gefeuert werden konnte, mußte das Boot aber, um nicht gerammt zu werden, auf Tiefe gehen. Es blieb zur größeren Sicherheit bis zum nächsten Morgen unter Wasser.

Bisher war die Anwesenheit deutscher U-Boote dem dort kreuzenden englischen III. Kreuzergeschwader („Antrim", „Argyll", „Roxbourgh" und „Devonshire" unter Admiral Pakenham) verborgen geblieben. Nun aber traf bei dem Verbande die Nachricht des britischen Gesandten in Kristiania ein, daß ein solches in Begleitung von vier deutschen Kreuzern, zweifellos eine Verwechselung mit den englischen Schiffen, bei Skudesnes gesehen worden sei. Die Meldung aus Kristiania schien die Nervosität in der englischen Blockadelinie erheblich gesteigert zu haben, denn am Nachmittag des 8. Oktober hörte „U 12" in nordwestlicher Richtung für kurze Zeit Geschützfeuer, das wohl gegen ein vermeintliches deutsches U-Boot gerichtet war. Am 9. Oktober klarte es auf, und bald kam von Süden her ein U-Boot in Sicht, welches Kapitänleutnant Forstmann zunächst für ein feindliches hielt, bis „U 16" erkannt wurde.

„U 16" hatte unter Kapitänleutnant Klaus Hansen vom 2. bis 9. Oktober vergeblich zwischen Hanstholm und Kristiansand gekreuzt.

Auch vor Mandal, wo nach einem Funkspruch von Norddeich, den es aufnahm, feindliche Kriegsschiffe stehen sollten, hatte es nur Dampfer, diese allerdings in großer Zahl, angetroffen. Am 8. Oktober aber deuteten drei langgestreckte Rauchwolken in gleichen Abständen, eben über der Kimm sichtbar, darauf hin, daß wahrscheinlich englische Kriegsschiffe, von Süden kommend, die norwegische Küste heraufsteuerten. Kapitänleutnant Hansen beschloß sofort, diesen zu folgen und bis nach Stavanger vorzustoßen, da er mit einem Boot allein die Sperrung des Skagerraks doch nicht mehr ausführen konnte. Er nahm an, daß „U 5" und „U 6" des beschränkten Trinkwasservorrates wegen bereits den Rückmarsch angetreten hätten. In der Ausführung seines Entschlusses traf er „U 12". Die Beobachtungen, welche ihm dieses Boot übermittelte, bestärkten den Kommandanten in seinem Vorhaben. Er lief am 9. Oktober bis nach Utsire, während „U 12" auf der Breite von Stavanger seinen Standort 10 sm westlich verlegte.

Diese Bewegungen führten zur Begegnung mit dem Feinde. „U 16" sichtete bereits gegen Mittag 13 sm südwestlich von Utsire einen Kreuzer mit vier Schornsteinen, der mit wechselnder, aber geringer Fahrt auf Zickzackkursen nach Süden steuerte. (Karte 9, Nebenkarte.) Infolgedessen kam das Boot trotz vieler Versuche erst um 4.30 Uhr Nm. zum Anlauf. Wie dieser sich abspielte, schildert der Kommandant im Kriegstagebuch folgendermaßen:

»Um bei dem vollkommen glatten Wasser und der hohen Fahrt keinen Streifen zu ziehen, auf 15 m gesteuert und alle drei bis fünf Minuten gestoppt und auf 10 m gekommen zur Orientierung.

3.57 Uhr peilt der Kreuzer etwa 5 Strich an Backbord, 2000 m ab. 4.01 Uhr geht beim Hochkommen zur Umschau gerade das Heck des Kreuzers durch die Ziellinie. Er liegt etwa 3 bis 4 Strich mehr auf „U 16" zu, als um 3.57 Uhr, Abstand etwa 900 m, hat also inzwischen Kurs und vielleicht auch Fahrt geändert. Mit äußerster Kraft und Hartruder nach Steuerbord nachgedreht und in zwei Sekunden Abstand beide Bugtorpedos gefeuert. Der erste Schuß liegt gut, bis nach Ablauf des ersten Drittels der Entfernung der Kreuzer stark nach Backbord abdreht. Hat offenbar den Blasenschwall des Torpedoeintritts gesehen. Der zuerst gefeuerte Torpedo geht etwa 20 m am Bug vorbei. Auf 20 m gegangen und den Durchgang des zweiten Torpedos nicht mehr beobachtet, 20 Minuten später den Kreuzer in nördlicher Richtung ablaufend gesichtet.«

Es war nicht ein Kreuzer der Städteklasse, wie Kapitänleutnant Hansen annahm, sondern der viel größere Panzerkreuzer „Antrim", das Flaggschiff des III. Kreuzergeschwaders, der hier mit knapper Not den Torpedoschüssen entging. Er suchte das Boot vergeblich zu rammen, wagte dann aber nach

den Erfahrungen der „Cressys" auch längere Zeit nach dem Angriff nicht zu stoppen, um einen 3 sm entfernten Dampfer anzuhalten und zu untersuchen, den er im Verdacht hatte, das Boot unterstützt zu haben. Vielmehr lief er mit hoher Fahrt, häufige und unregelmäßige Kursänderungen ausführend, nach Süden, wo er vorübergehend von „U 12" (Forstmann) gesichtet wurde, jedoch konnte das Boot an das offenbar durch „U 16" beunruhigte Schiff nicht näher als 5 sm herankommen. Vorübergehend über dem Horizont auftauchende Mastspitzen ließen auf die Nähe des zweiten Kreuzers schließen. Kurz darauf wurden in südwestlicher Richtung etwa hundert Geschoßaufschläge gesehen und gehört, ohne daß das schießende Schiff zu erkennen war. Eine Dunstschicht hielt es verborgen. Am Abend stellten sich beim Aufladen der Batterie Störungen am Backbord-Doppeldynamo heraus, so daß Kapitänleutnant Forstmann sein Boot nicht mehr für leistungsfähig genug hielt, um den 300 sm vorgeschobenen Posten noch weiter zu behaupten. Er trat daher den Rückmarsch an und erreichte am 11. Oktober Helgoland. „U 16" blieb dagegen noch zwei weitere Tage in seinem Jagdgebiet bei Utsire. Kapitänleutnant Hansen sah sich in seiner Erwartung auch nicht getäuscht, denn schon am nächsten Morgen kamen erst ein, dann ein zweiter und dritter Kreuzer in Sicht, jedoch nur für kurze Zeit und auf solche Entfernungen, daß ein Angriff ausgeschlossen blieb. Bis zum 12. Oktober wurden danach selbst bis 60 sm westlich der Küste keine feindlichen Streitkräfte mehr gesichtet. Auf „U 16" ging der Brennstoff zu Ende. Am 13. Oktober verließ daher Kapitänleutnant Hansen die norwegische Küste und lief am 15. nach einer Abwesenheit von 15 Tagen und Zurücklegung einer Strecke von 1700 sm in Helgoland ein.

Das Boot hatte bei seiner Rückkehr noch drei Tonnen Petroleum, Proviant für einen Tag und Wasser für zwei Tage. Wertvolle Erfahrungen über das richtige Verhältnis von Brennstoff, Wasser und Proviant waren gemacht worden. Eine Abnahme der Aufmerksamkeit und Leistungsfähigkeit des seemännischen und technischen Personals wurde nicht beobachtet, vielmehr konnte der Kommandant den Eifer und die Ausdauer seiner Offiziere und Mannschaften rühmend hervorheben. Unter seiner wohldurchdachten und trefflichen Führung hatten sie das Höchste geleistet, was auf U-Booten dieser Größe und Ausrüstung damals erwartet werden konnte. Ein Erfolg aber war diesem Boot ebensowenig beschieden gewesen wie „U 12". Daraus zog der Halbflottillenchef, Kapitänleutnant Spindler, die Lehre, daß zum wirksamen Absuchen so ausgedehnter Gebiete eine größere Zahl von Unterseebooten gehörte, zumal wenn die feindlichen Schiffe zur Abwehr planmäßig Zickzackkurse steuerten. Der Verlauf der Unternehmung habe gezeigt, daß es vorteilhafter gewesen wäre, die wenigen U-Boote nicht

von vornherein auf drei verschiedene Gebiete, das innere und äußere Skagerrak und die norwegische Küste, zu verteilen, sondern jedes dieser Gebiete abschnittsweise nacheinander von allen Unterseebooten gemeinsam unter einheitlicher Leitung absuchen zu lassen. Diese Leitung hätte dann je nach dem Wetter, dem etwaigen Ausfall eines Bootes oder neuen Nachrichten vom Feind ihre Anordnungen treffen müssen. Des weiteren bezeichnete er als Fehler, daß für den Beginn der Unternehmung nicht besseres Wetter abgewartet worden wäre. Von vornherein wäre kaum anzunehmen gewesen, daß die Boote bei dem langen Anmarsch die gemeldeten Streitkräfte noch an Ort und Stelle antreffen würden, vielmehr habe es sich darum gehandelt, ein Gebiet abzusuchen, in dem sich immer wieder englische Kriegsschiffe zeigen mußten.

Nach dem Bericht des Kapitänleutnants Hansen ließen die Bewegungen der gesichteten Kreuzer und ihre Stellungen zueinander bestimmte Schlüsse über Zweck und Art ihrer Verwendung nicht zu. Für das Vorhandensein einer regelrechten Vorpostenlinie spräche aber, daß sämtliche Kreuzer auf dem annähernd gleichen Generalkurs Nord—Süd gesichtet worden wären. Wenn aber eine feste Vorpostenlinie bestände, so sei diese am wahrscheinlichsten auf der Breite von Utsire anzunehmen. Dagegen schienen stärkere Streitkräfte als Kreuzer der Städteklasse südlich von Stavanger nicht zu stehen.

Noch ehe die Beobachtungen von „U 12" und „U 16" in der Heimat bekannt wurden, war man dort durch häufige Nachrichten aus Kreisen der Handelsschiffahrt in der Vermutung bestärkt worden, daß »die I. englische Flotte oder Teile von ihr sich in der nördlichen Nordsee aufhielten und die Orkney-Inseln (Scapa Flow) als Stützpunkt benutzten. Möglicherweise kreuze auch ein Teil der Schiffe westlich dieser Inseln und an der schottischen Nordwestküste[1])«

Bei der dennoch großen Ungewißheit über den Aufenthalt des Gegners waren keinem der genannten Gebiete erhöhte Angriffsaussichten zuzusprechen. Den Kommandanten der dorthin zu entsendenden U-Boote „U 9" und „U 18", den Kapitänleutnants Weddigen und v. Hennig, konnte man daher nur allgemeine Anhaltspunkte für die Richtung ihres Vorgehens geben. Ersteres sollte den Feind östlich, letzteres westlich der Orkney-Inseln suchen, und zwar weniger in unmittelbarer Nähe der Küste, wo sich die Schiffe voraussichtlich wegen der U-Bootsgefahr nur zum Ein- und Auslaufen aus den Stützpunkten und auch nur bei Dunkelheit aufhalten würden, als in einem Abstand von etwa 60 bis 100 sm von den

[1]) Kriegstagebuch des Führers der U-Boote vom 12. Oktober 1914.

Inseln entfernt. Für den Vorstoß nach Westen sollte „U 18" wegen der starken Gezeitenströmung und der großen Minengefahr nicht den Pentland Firth benutzen, sondern den Fair Island-Kanal. Bei starken westlichen Winden aber sollten beide Boote vor der See her nach der norwegischen Küste herüberlaufen und dort Angriffsgelegenheit suchen. Auch ein Vorstoß nach dem Moray Firth komme in Frage. Beide Boote liefen am 13. Oktober bei Hellwerden von Helgoland aus, jedoch mußte „U 18" wegen Warmlaufens eines Lagers bald darauf die Unternehmung aufgeben. An seine Stelle trat „U 17" (Hansen).

Als aber am 14. Oktober aus Bergen gemeldet wurde, daß am vorhergegangenen Tage an der Küste von Kristiansand bis Stavanger viele englische Kriegsschiffe und Torpedoboote gesehen worden seien, wurde das inzwischen wieder fahrbereite „U 18" dorthin entsandt mit der Anweisung, bis in die Höhe von Bergen vorzustoßen, wenn es die Umstände gestatteten.

Für einen Angriff auf die britische Schlachtflotte kamen die drei Boote jedoch zu spät. Nachdem der Kanadische Geleitzug mitten im Atlantischen Ozean von „Princeß Royal" und „Majestic" aufgenommen worden war, hatte Admiral Jellicoe keine Bedenken getragen, am 12. Oktober mit der Schlachtflotte in Scapa Flow einzulaufen und ihr zur Erholung der Mannschaften und Vornahme dringender Reparaturen einige Tage Ruhe zu gönnen. Während dieser Zeit unternahmen die Schlachtkreuzer und Leichten Kreuzer zunächst einen Vorstoß gegen die Dogger-Bank, um sodann zwischen den Shetland-Inseln und Bergen eine Aufnahmestellung für die Blockadelinie der übrigen Kreuzer in der Linie Peterhead—Stavanger einzunehmen. Etwa in der Mitte dieser Linie befanden sich in Abständen von 10 sm zueinander fünf Schiffe des X. Kreuzergeschwaders, und zwar „Edgar", „Endymion", „Theseus", „Hawke" und „Grafton", während „Crescent", das Flaggschiff, zum Kohlen in Cromarty eingelaufen war. Vorher aber hatten die Schiffe eingehende Anweisungen über die einzuschlagenden Methoden zur Vermeidung von U-Bootsangriffen erhalten. Ohne die Hilfe von Zerstörern standen sie jedoch bei ihrer geringen Geschwindigkeit vor einer schweren Aufgabe, zumal Weddigen mit „U 9" gegen sie im Anmarsch war. (Karte 10.) Schon am 14. Oktober sichtete er in vorgerückter Abenddämmerung 60 sm östlich Peterhead außer mehreren Dampfern ein als Kriegsschiff verdächtiges Fahrzeug. Er beschloß daher, diesen vermeintlichen Knotenpunkt des Schiffsverkehrs unter englischer Kontrolle zu beobachten. Kaum dämmerte es am anderen Morgen, als nur anderthalb Seemeilen von „U 9" ein abgeblendetes Fahrzeug erkennbar wurde, das sich nach sofortigem Tauchen im Sehrohr bald als englischer Kreuzer erwies. Dieser wechselte mit passierenden Handelsdampfern Signale, blieb aber dauernd

in Fahrt und änderte so häufig Kurs und Geschwindigkeit, daß alle Angriffsversuche zunächst vergeblich blieben. Vorübergehend erschien in weiter Entfernung ein zweiter Kreuzer des gleichen Typs, zeitweise kamen beide wieder aus Sicht.

Gegen Mittag schienen jedoch erst zwei, „Hawke" und „Endymion"[1]), und dann noch ein dritter Kreuzer auf einen Punkt zu sammeln. Als sich bald darauf „Hawke" mit hoher Fahrt und Zickzackkursen von den anderen loslöste, setzte Weddigen auf diesen zum entscheidenden Angriff an. Schon schien es sicher, daß sich die Kurse günstig für den Bugschuß des U-Bootes kreuzen würden, als der Engländer mitten im Angriff des U-Bootes 8 Strich Kurs änderte. (Karte 10 und Textskizze 2.)

Unbeirrt durch dieses Manöver drehte Weddigen hart auf ihn zu und schoß um 11.53 Uhr Vm. auf 150 m den tödlichen Torpedo. Als er kaum acht Minuten nach dem Schuß das Sehrohr zeigte, war das Schiff bereits gesunken. Nur ein Kutter und einige Planken mit Schiffbrüchigen trieben auf dem Meere, deren sich, wie beobachtet werden konnte, später ein norwegischer Dampfer annahm. Dagegen hatten die anderen Kreuzer, den nach dem Untergang der „Cressys" ergangenen Weisungen entsprechend, sofort das Weite gesucht und die Kameraden ihrem Schicksal überlassen.

Noch aber waren auch sie nicht außer Gefahr, denn ohne engeren taktischen Zusammenhang mit „U 9" stand „U 17" unter Kapitänleutnant Feldkirchner zufällig nur wenige Meilen nördlich der Untergangsstelle des „Hawke". Um 1.35 Uhr Nm. sichtete der Kommandant dieses Bootes einen feindlichen Kreuzer („Theseus"), 2 Strich an Steuerbord. Als er auf 4000 m im Unterwasserangriff heran war, drehte der Gegner jedoch plötzlich um 8 Strich ab. Schnell vorhaltend, schoß der U-Bootskommandant auf 2000 m unter einem Schneidungswinkel von 60° einen Bugtorpedo, aber noch bevor dieser das Ziel erreichte, drehte der Kreuzer wieder ab, so daß der Torpedo vorbeilief. Das Schiff entzog sich jeder weiteren Möglichkeit zum Angriff durch Ablaufen mit hoher Fahrt. (Karte 10 und Textskizze 3.)

Wie aus der englischen Darstellung hervorgeht[2]), hatten „Endymion" und „Hawke" um 10.30 Uhr Vm. zum Postaustausch gestoppt. Etwa eine Stunde später, als „Hawke" im Begriff war, mit 12 oder 13 sm Fahrt seinen Posten in der Aufklärungslinie wieder einzunehmen, erfolgte in Höhe des vorderen Schornsteins eine Detonation. So unerwartet kam der Angriff, daß die Besatzung zunächst an eine Minenexplosion glaubte. Erst im letzten Augenblick hatte der Kommandant des Kreuzers die Torpedolaufbahn gesehen. Nur ein Boot mit 3 Offizieren und 46 Mann kam rechtzeitig von

[1]) Die Namen wurden erst durch die englischen Veröffentlichungen bekannt.

[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 207.

dem sinkenden Schiff frei, ein weiteres wurde von ihm im Kentern zerschmettert.

Als die Meldung von den Angriffen auf „Hawke" und „Theseus" bei dem britischen Flottenchef einging, befahl dieser auch dem Nachbargeschwader, mit äußerster Kraft nach Norden auszuweichen. Gleichzeitig entsandte er das besonders schnelle Flottillenführerschiff „Swift" mit mehreren Zerstörern, um Nachforschungen nach dem Verbleib des „Hawke" anzustellen.

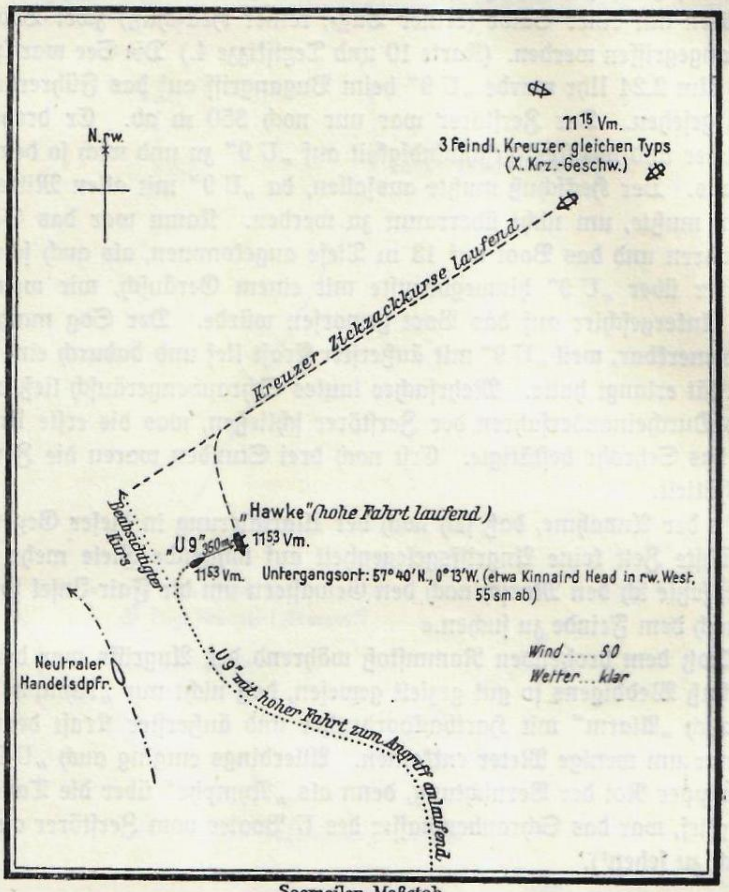
Inzwischen hatte „U 17" (Feldkirchner) wegen schwerer Kompaßstörungen seinen Vormarsch gegen den Fair Island-Kanal nicht fortsetzen können, sondern war ungefähr nach der Unfallstelle des „Hawke" vertrieben. Schon am Abend des 15. Oktober waren hierbei in seiner Nähe Schüsse gefallen, die wohl nachträglich auf „Swift" und seine Zerstörer zurückgeführt werden müssen. Am Vormittag des 16. Oktober trafen letztere in der Nähe der Unfallstelle ein. Keine Spur verriet zunächst den genauen Ort des Untergangs und erst nach zwei Stunden angestrengten Suchens fanden sie ein Floß mit einem Offizier und 20 Mann, welche Näheres über das Schicksal des „Hawke" berichten konnten. Fast 500 Mann hatten mit dem alten Kreuzer den Untergang gefunden. Unmittelbar nach der Rettung der Überlebenden erfolgte ein Angriff von „U 17". Dieser wurde jedoch durch die hohe Fahrt der Gegner vereitelt, so daß es auf 23 m unter ihnen durchtauchte. Nur zu natürlich war die Auffassung an Bord des „Swift", daß dies das U-Boot sein müsse, welches „Hawke" vernichtet habe. Jedoch stand „U 9" zu dieser Zeit bereits unmittelbar vor dem Stützpunkt der „Großen Flotte".

Schon um 2 Uhr Vm. hatte „U 9" die Ansteuerungsfeuer des Pentland Firth gesichtet und war bei Hellwerden nach Osten abgelaufen. Dort sichtete Weddigen zunächst einen von Süden kommenden Zerstörer der „H"-Klasse, gab aber die wiederholten Angriffsversuche auf den Zickzack laufenden Gegner auf, als ein zweiter erschien, der von der Anwesenheit des Bootes hätte Meldung machen können. Bald wurden zwei weitere Gruppen zu je drei Kriegsdampffahrzeugen am nordwestlichen Horizont gesichtet. „U 9" schien sich also in unmittelbarer Nähe der feindlichen Sicherung vor dem Pentland Firth zu befinden. Dennoch gelang es ihm, außer Sichtweite der Bewachungsfahrzeuge zum Aufladen der Batterie aufzutauchen. Um 1.46 Uhr Nm. erschienen im Süden vier Ölzerstörer („Lyra", „Nymphe", „Nemesis", „Alarm")[1]), die in Dwarslinie mit 800 m Abstand nach Norden fuhren. Die weiteren Ereignisse schildert Weddigen folgendermaßen:

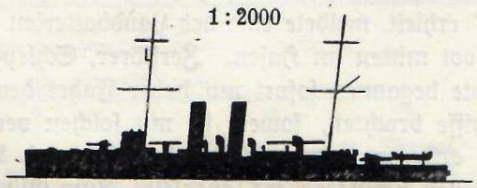
»Die Schußgelegenheit schien günstig. In dem Bestreben, sie voll aus-

[1]) Die Namen wurden erst durch die englischen Veröffentlichungen bekannt.

Textskizze 2.



1 : 2000



Angaben über „U 9" siehe Textskizze 1.

Engl. geschützter Kreuzer „Hawke" (1891)

Länge	109,8 m
Wasserverdrängung	7350 t
Schnelligkeit	20 sm
Armierung	2-23,4, 10-15,2, 12-5,7; 2 Tbd.-R.
Besatzung	550

zunutzen, setzte sich „U 9" zwischen die beiden Zerstörer des linken Flügels. Es sollten mit einer Salve (reiner Bug-, reiner Heckschuß) zwei Boote zugleich angegriffen werden. (Karte 10 und Textskizze 4.) Die See war spiegelglatt. Um 2.24 Uhr wurde „U 9" beim Bugangriff auf das Führerboot im Schuß gesehen. Der Zerstörer war nur noch 350 m ab. Er drehte mit Hartruder und höchster Geschwindigkeit auf „U 9" zu und wich so dem Torpedo aus. Der Heckschuß mußte ausfallen, da „U 9" mit allen Mitteln tief tauchen mußte, um nicht überrannt zu werden. Kaum war das Sehrohr eingefahren und das Boot auf 13 m Tiefe angekommen, als auch schon der Zerstörer über „U 9" hinwegbrauste mit einem Geräusch, wie wenn das ganze Ankergeschirr auf das Boot geworfen würde. Der Sog machte sich nicht bemerkbar, weil „U 9" mit äußerster Kraft lief und dadurch eine große Stabilität erlangt hatte. Mehrfaches lautes Schraubengeräusch ließ auf ein wildes Durcheinanderfahren der Zerstörer schließen, was die erste Umschau durch das Sehrohr bestätigte. Erst nach drei Stunden waren die Zerstörer abgeschüttelt.

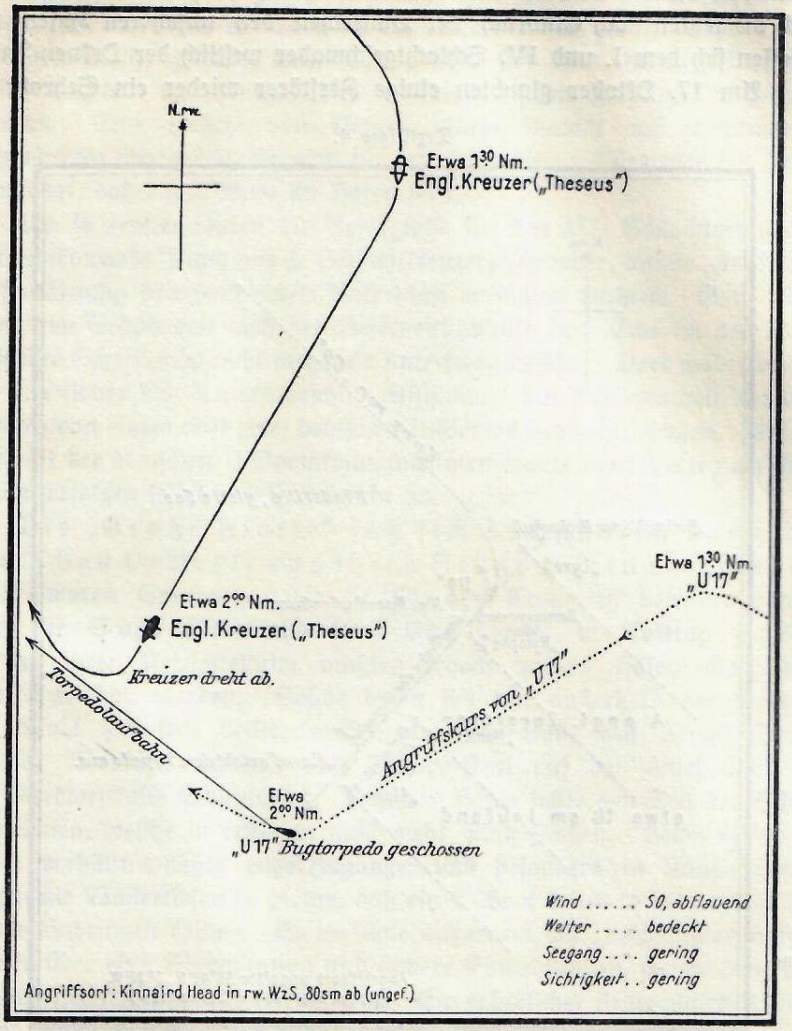
In der Annahme, daß sich nach der Alarmierung in dieser Gegend für die nächste Zeit keine Angriffsgelegenheit auf lohnende Ziele mehr bieten würde, setzte ich den Marsch nach den Gewässern um die Fair-Insel fort, um dort nach dem Feinde zu suchen.«

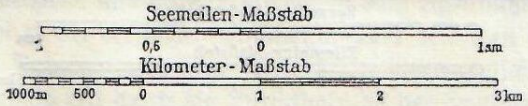
Trotz dem drohenden Rammstoß während des Angriffs war der Torpedoschuß Weddigens so gut gezielt gewesen, daß nicht nur „Nymphe", sondern auch „Alarm" mit Hartbackbordruder und äußerster Kraft dem Torpedo nur um wenige Meter entkamen. Allerdings entging auch „U 9" nur mit knapper Not der Vernichtung, denn als „Nymphe" über die Tauchstelle hinweglief, war das Schraubenwasser des U-Bootes vom Zerstörer aus noch deutlich zu sehen[1]).

Das Erscheinen eines deutschen U-Bootes in nächster Nähe des Hauptstützpunktes rief in Scapa Flow helle Aufregung hervor. Als Admiral Jellicoe am Abend den ausführlichen Bericht über die Vernichtung des „Hawke" erhielt, meldete eine der Landbatterien (Switha Battery) bereits ein U-Boot mitten im Hafen. Zerstörer, Schlepper, Fischerfahrzeuge und Wachboote begannen sofort mit hoher Fahrt den Hafen abzusuchen. Die Linienschiffe brachten, soweit sie mit solchen versehen, Torpedoschutznetze aus, die anderen nahmen Kohlendampfer und Vorratsschiffe zum Schutz ihres eigenen Schiffskörpers längsseit. Zum Glück für die Engländer lagen außer dem Flaggschiff „Iron Duke" nur drei andere Großkampfschiffe im Hafen zu Anker, die übrigen waren schon vorher zu Schießübungen oder zur

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 209.

Textskizze 3.





„U 17"

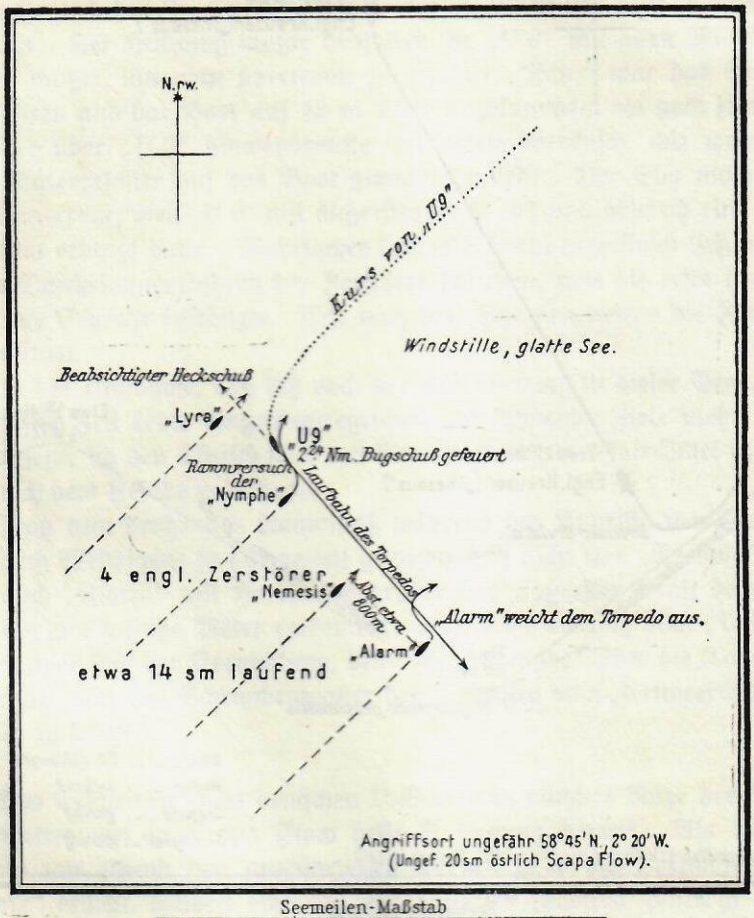
Länge	62,4 m
Wasserverdrängung	564 cbm
Fahrt über Wasser	15 sm
Fahrt unter Wasser	9,5 sm
Armierung: 2 Tpd.-Bugrohre, 2 Tpd.-Heckrohre	
Besatzung: 4 Offiziere, 24 Mann	

Engl. geschützter Kreuzer „Theseus" (1892)
(vgl. Schattenriß „Hawke")

Länge	109,8 m
Wasserverdrängung	7350 t
Schnelligkeit	20 sm
Armierung	2-23,4, 10-15,2, 12-5,7; 2 Tpd.-R.
Besatzung	550

Einnahme ihrer Blockadestation wieder in See gegangen. Nun verließen auch die letzten nach Einbruch der Dunkelheit den unsicheren Hafen und schlossen sich dem I. und IV. Schlachtgeschwader westlich der Orkney-Inseln an. Am 17. Oktober glaubten einige Zerstörer wieder ein Sehrohr im

Textskizze 4.



Angaben über „U 9" siehe Textskizze 1.

Engl. Zerstörer: „Lyra", „Nymphe", „Nemesis" und „Alarm" (1910)

Länge	73,2 m
Wasserverdrängung	800 t
Schnelligkeit	27—29 sm
Armierung	2-10,2, 2-7,6; 2 Tpd.-R.
Besatzung	76

Hafen zu sichten, und das Kanonenboot „Leda" sah nicht nur dieses, sondern behauptete, daß sogar ein Torpedo auf eines der das vermeintliche U-Boot jagenden Schiffe gefeuert worden sei. Wie sich aber herausstellte, war dieser Torpedo versehentlich von einem britischen Zerstörer losgemacht worden. Eine Unzahl von Salven wurde danach auf schwimmende Gegenstände abgegeben, die man für Sehrohre hielt. Alles war fest davon überzeugt, daß ein U-Boot im Hafen sei[1]).

Um so ernster waren die Besorgnisse für das III. Schlachtgeschwader („King Edwards") und das I. Schlachtkreuzergeschwader, welche zur Brennstoffergänzung dringend einen Ankerplatz aufsuchen mußten. Ganz abgesehen von Scapa galt auch der Reservestützpunkt Loch Ewe an der Nordwestküste Schottlands nicht mehr als unterseebootssicher. Dort wollte bereits am 7. Oktober das Reparaturschiff „Assistance" mit Bestimmtheit das Eindringen von einem oder zwei deutschen U-Booten beobachtet haben. Bei der Tatkraft der deutschen U-Bootskommandanten traute man ihnen nach ihren neuen Erfolgen selbst das Unmögliche zu.

Die „Große Flotte" sah sich buchstäblich durch die deutschen U-Boote aus ihren Stützpunkten vertrieben. Zwar waren Sperrnetze, wie sie sich vor Cromarty bewährt hatten, auch für Scapa Flow und Loch Ewe bereits in Auftrag gegeben, bis zu ihrer Fertigstellung mußten jedoch andere Häfen als Stützpunkte gewählt werden. Solche boten sich nur außerhalb der Nordsee. Die Wahl Admiral Jellicoe's fiel in erster Linie auf Lough Swilly an der Nordküste Irlands und Loch-na-Keal auf der Insel Mull an der Nordwestküste Schottlands. Letzterer Hafen sollte den Teil der Schiffe aufnehmen, welche in ersterem nicht mehr Platz fänden. Beide Häfen besaßen verhältnismäßig enge Zugänge, und besonders in Lough Swilly waren die Wassertiefen so gering, daß ein U-Boot kaum in getauchtem Zustande eindringen konnte. Es verfügte außerdem als „verteidigter Hafen" bereits über eine Signalstation und andere Einrichtungen, welche den Ausbau als Flottenstützpunkt erleichterten. Ein erheblicher strategischer Nachteil dieser Plätze war zwar ihre große Entfernung vom eigentlichen Kriegsschauplatz, doch schien es bei der hohen Einschätzung der deutschen U-Bootsgefahr keinen anderen Ausweg zu geben. Erleichtert, ja ermöglicht wurde dieser Entschluß allerdings erst durch die Zurückhaltung der deutschen Flotte.

Eine weitere Wirkung der Tat Weddigens war die Rückverlegung der Kreuzerbewachung aus der Linie Peterhead—Lindesnes bis nördlich der Linie Shetlands—Bergen unter Bewachung des Fair Island-Kanals und Pentland Firth durch besondere Streitkräfte. Um aber die gesamte Nordsee

[1]) Jellicoe: The Grand Fleet, Seite 144.

nicht völlig unbewacht den deutschen Streitkräften zu überlassen, sollten von Zeit zu Zeit Vorstöße besonders schneller Kreuzerverbände in die mittlere Nordsee erfolgen. Für das Anhalten und Untersuchen der Handelsschiffe wurden noch mehr als bisher Hilfskreuzer eingestellt, um die eigentlichen Kriegsschiffe nicht unnötig der zunehmenden U-Bootsgefahr auszusetzen.

Diesem Operationsplan entsprechend marschierten bereits am 16. Oktober alle schweren Blockadestreitkräfte aus der Nordsee nach Westen ab. (Karte 10.) Das I. Schlachtkreuzergeschwader und II. Schlachtgeschwader gingen nach Loch-na-Keal, das III. und VI. Schlachtgeschwader, II. Kreuzergeschwader und I. Leichte Kreuzergeschwader nach Lough Swilly. Dort wurden zwischen sechs vor der Einfahrt verankerten Frachtdampfern und Scheibenflößen Stahltrossen in verschiedenen Tiefen ausgeholt, um wenigstens behelfsmäßig einen unterseebootssicheren Stützpunkt herzustellen. In der eigentlichen Blockadelinie zwischen den Shetlands und Bergen aber blieb nur das III. und X. Kreuzergeschwader, während „Iron Duke" mit dem I. und IV. Schlachtgeschwader und II. Schlachtkreuzergeschwader nordwestlich der Hebriden kreuzte. Infolge dieses Abmarsches sichtete Weddigen am 16. und 17. Oktober weder im Fair Island-Kanal noch auf der Weiterfahrt von dort nach der norwegischen Küste feindliche Streitkräfte, ebensowenig wie „U 18", das in diesen Tagen vor Stavanger und von dort nach Norden kreuzte[1]).

Ein deutsches U-Boot hatte aber auch am 17. Oktober Fühlung am Feinde. Es war „U 20", Kapitänleutnant Droescher, das gerade um diese Zeit auf seiner Rückkehr aus dem Kanal[2]) bei heftigen Regenböen und diesigem Wetter westlich der Hebriden nach Norden steuerte. Bei dem Butt of Lewis angekommen, sichtete es in der Abenddämmerung, aus einer Regenbö auftauchend, Backbord querab auf 8000 m vier Große Kreuzer oder Linienschiffe ohne Zerstörerbegleitung. Das Zusammentreffen war so überraschend, daß es beim Sichten bereits für einen Angriff zu spät war. Eine Verfolgung kam wegen der hohen Marschgeschwindigkeit des Feindes und der gegenanlaufenden See nicht in Frage. Wie der U-Bootskommandant richtig vermutete, kamen die Schiffe von Scapa, wo sich demnach ein Stützpunkt der englischen Flotte befinden mußte. Anscheinend steuerten sie in die Irische See, ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen gegen U-Boote für nötig zu halten, wie aus ihrer ungesicherten Marschformation hervorging. Ohne Kenntnis von der Vernichtung des „Hawke" und ihrer strategischen Wirkung ahnte der Kommandant von „U 20" nicht, daß er sich in unmittelbarer Nähe der „Großen Flotte" befunden hatte. Während der Nacht setzte

[1]) Seite 176. — [2]) Seite 167.

er daher seinen Marsch nach Norden fort und stieß am 18. Oktober, ohne auf Bewachungsfahrzeuge zu stoßen, über Wasser zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln nach der Nordsee durch. Ohne weitere Zwischenfälle traf „U 20" am 20. Oktober in Helgoland ein, nachdem es eine Strecke von 2200 sm infolge des vorzüglichen Arbeitens der Maschinen ohne wesentliche Störungen zurückgelegt hatte.

Immer enger verknüpften sich am 17. Oktober strategische Ursache und Wirkung. Nach zweimaligem vergeblichen Anlauf im September hatte der deutsche Hilfskreuzer „Berlin", ein 17 000 Tonnen großer Dampfer des Norddeutschen Lloyd, mit sechs 10,5 cm-Geschützen bewaffnet und 200 Minen beladen, am Abend des 16. Oktober die Jade verlassen, um den Durchbruch durch die englische Blockade von neuem zu versuchen. Kurz vorher waren „Kolberg" und „Nautilus" gegen den Firth of Forth ausgelaufen. Die deutschen Schlachtkreuzer rüsteten sich zur Aufnahme auf der Dogger-Bank, gleichzeitig sollten vier Torpedoboote der 7. Halbflottille am Morgen des 17. Oktober mit Minen gegen die Themse vorstoßen. Zwar war die Vernichtung des „Hawke" der deutschen Flottenleitung am 17. Oktober bereits aus Presseveröffentlichungen der britischen Admiralität bekannt, aber weder diese Nachrichten noch eigene Kombination konnten ihr auch nur annähernd die weitgehenden strategischen Folgen vergegenwärtigen, die das Ereignis gehabt hatte. Weder sie noch die vorstoßenden Streitkräfte wußten, wie günstig der Zeitpunkt für ihre Unternehmungen gewählt war. So rechnete Kapitän zur See Pfundheller, der Kommandant der „Berlin" — und das entsprach bis zum 16. Oktober auch durchaus den Tatsachen —, noch fest mit dem Ausliegen nicht nur der nördlichen, sondern auch der südlichen englischen Vorpostenlinie zwischen Peterhead und Lindesnes. Unter diesen Umständen sah er seine Aussichten, beide unbemerkt zu passieren, als sehr gering an, zumal ihm das ganz ausnahmsweise sichtige Herbstwetter die Durchführung der Aufgabe nicht minder erschwerte als die nur 16,5 sm betragende, recht geringe Höchstgeschwindigkeit der „Berlin". In der südlichen Nordsee war das auffallende, in den Farben der norwegisch-dänischen Amerikalinie gemalte Riesenschiff eine ganz undenkbare und daher ohne weiteres verdächtige Erscheinung. Durch die Tat Weddigens war ihm jedoch der Weg gebahnt, die südliche Vorpostenlinie war geräumt. Daher dürfte, ganz abgesehen von den wahrscheinlich unzutreffenden F. T.-Beobachtungen über sehr starke Streitkräfte an der Südwestküste Norwegens auch das angebliche Sichten eines Panzerkreuzers der „Suffolk"-Klasse am Vormittag des 17. Oktober und eines Zerstörers in der folgenden Nacht auf Täuschungen zurückzuführen sein, wie sie in der schwierigen Lage des nur auf sich selbst gestellten Hilfs-

kreuzers durchaus erklärlich waren. Jede Rauchwolke oder Mastspitze galt mit Recht als verdächtig, und mit jeder Seemeile weiteren Vordringens nach Norden steigerte sich die Spannung. Als sich dann aber wider Erwarten die südliche Blockadelinie als „wenig oder gar nicht besetzt" erwies, wuchs die Hoffnung auf glückliches Gelingen. Dem immer lebhafter werdenden Handelsverkehr nach Möglichkeit ausweichend, beschloß der Kommandant, mit äußerster Kraft in der Mitte zwischen Norwegen und den britischen Inseln durchzustoßen, um die nördliche Blockadelinie noch bei Nacht zu passieren. Mit Einbruch der Dunkelheit wurde der englische F. T.-Verkehr ringsum wieder rege und verstärkte sich während der Nacht bald zu großer Lebhaftigkeit, mitunter in unheimlicher Nähe des Blockadebrechers. Um 5 Uhr Vm. stand der Hilfskreuzer mitten in der nördlichen Blockadelinie. Nach den F. T.-Beobachtungen kennzeichnete sie sich deutlich als solche. Zunächst den Shetland-Inseln schien der Hilfskreuzer „Alsatian" zu stehen, an den sich nach Osten zu zahlreiche Kriegsschiffe anschlossen, zwischen denen die „Berlin" ungesehen durchgestoßen sein mußte. Am 18. Oktober aber befand sich bei Hellwerden kein einziges feindliches Schiff in Sicht, der erste Durchbruch eines deutschen Hilfskreuzers war gelungen, noch mancher sollte ihm folgen und die geringe Wirksamkeit der englischen Bewachungslinien entschlossenen Blockadebrechern gegenüber beweisen. Mit schwarz gemalten Schornsteinen, jetzt einen englischen Hilfskreuzer der „Anchor-Line" darstellend, hielt die „Berlin" nunmehr Kurs auf Island[1]).

Es war der Tag, an welchem „U 20" (Droescher) durch den Fair Island-Kanal von Westen her in die Nordsee eintrat, während gleichzeitig etwa auf derselben Breite, aber unter der norwegischen Küste, „U 18" (v. Hennig) nach Norden, „U 9" (Weddigen) nach Süden steuerte. (Karte 10.)

„U 18" unter Kapitänleutnant v. Hennig, das auf die Nachricht vom Sichten vieler englischer Kriegsschiffe und Torpedoboote vor Kristiansand am 15. Oktober an die norwegische Küste entsandt worden war, stand am Abend des 17. auf der Höhe von Bergen. Damit hatte es zwar nach dem Wortlaut des Befehls sein nördlichstes Ziel erreicht, setzte aber, infolge zweckmäßiger Motorenschaltung noch reichlich über Brennstoff verfügend, den Vormarsch fort, um noch die Linie zwischen dem Sogne-Fjord und der Nordspitze der Shetland-Inseln auf feindliche Blockadestreitkräfte abzusuchen, die der Kommandant, bestärkt durch frühere Agentennachrichten und auf Grund der

[1]) Die Darstellung bei Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 243, ist darin unzutreffend, daß sie den Durchbruch der „Berlin" auf den 16. statt auf den 17. Oktober verlegt.

strategischen Lage, mit Recht in diesem Gebiete vermutete. Aber er drang bis Muckle Flugga, der Nordspitze der Shetland-Inseln, vor, ohne feindliche Streitkräfte zu sichten. Erst als er am 20. Oktober westlich der Inseln nach Süden lief, kam um 6.35 Uhr Vm. 5 Strich an Steuerbord und nur 1500 m ab ein abgeblendetes Fahrzeug, wahrscheinlich ein Kreuzer, auf Gegenkurs in Sicht. So plötzlich war die Begegnung, daß „U 18" sofort tauchen mußte und auch unter Wasser nicht mehr zum Angriff kam. Um 10 Uhr Vm. wurde mit Sicherheit ein Streuminenschiff der „Apollo"-Klasse ausgemacht, aber auch diesmal war es nicht möglich, zum Schuß zu kommen. Dagegen erklärten sich durch diese Beobachtung Gerüchte, nach denen zwischen den Orkney- und Shetland-Inseln Minen liegen sollten. Sie waren zweifellos auf den Umstand zurückzuführen, daß diese veralteten und als Minenleger eingerichteten Kreuzer für den Bewachungs- und Untersuchungsdienst in diesen Gebieten herangezogen worden waren. Bald nach dieser Begegnung kam Nebel auf. Der Kommandant mußte daher bei der Schwierigkeit, welche diese Gewässer der Navigierung schon bei klarem Wetter bereiten, die Absicht aufgeben, westlich der Inseln bis zum Pentland Firth, dem Eingang nach Scapa Flow, vorzudringen. Er würde dort allerdings auch infolge des inzwischen durchgeführten Rückzuges der englischen Flotte nach Westen kaum mehr lohnende Angriffsobjekte gefunden haben.

Nach links zurückspringender Wind und starke, nicht recht zu erklärende Dünung, verbunden mit Nebel, waren fast untrügliche Vorboten schlechten Wetters. Kapitänleutnant v. Hennig beschloß daher, die weitere Entwicklung 10 bis 15 sm nördlich von Muckle Flugga abzuwarten. Dort sichtete er noch in der Dunkelheit am 21. Oktober ein abgeblendetes Fahrzeug nur 2000 m ab, vor dem er sich wieder, ohne angreifen zu können, auf 20 m Tiefe in Sicherheit bringen mußte. Als „U 18" danach auf der Ostseite der Inseln nach Süden lief, um sich von Osten her den Orkney-Inseln zu nähern, verschlechterte sich das Wetter zusehends, bis am 22. Oktober ein plötzlich ausbrechender sehr schwerer Südoststurm das Boot zum Beidrehen zwang. Ein Vorwärtskommen über Wasser war nunmehr ausgeschlossen, ein gewaltiger Brecher schlug das Turmluk zu, wodurch der Wachoffizier, Leutnant zur See Rohne, schwer an der Hand verwundet wurde. Selbst auf 25 m Tiefe war die schwere See noch stark fühlbar. Das Boot kämpfte sich jedoch, meist unter Wasser, nach der norwegischen Küste durch und fand am 28. Oktober unter Lister Schutz. Von dort aus lief es am 28. Oktober in Helgoland ein.

„U 9", Kapitänleutnant Weddigen, hatte inzwischen vom Fair Island-Kanal aus ebenfalls die norwegische Küste angesteuert und diese am 18. Oktober, 8 Uhr Nm., 30 sm nordwestlich von Utsire-Leuchtturm gesichtet.

Bis zum 21. Oktober kreuzte es zwischen Stavanger und Lindesnes, ohne auch nur ein feindliches Schiff anzutreffen. Als Weddigen an diesem Tage noch in der Morgendämmerung, von achtern aufkommend, ein abgeblendetes Fahrzeug mit ziemlicher Sicherheit als deutsches U-Boot erkannte, das aber bald unter Wasser verschwand, glaubte er, diesem die weitere Bewachung des Gebietes überlassen zu können, zumal sein Petroleumvorrat zur Neige ging und auch ihn aufkommendes schlechtes Wetter zur Heimreise mahnte. Bereits in der folgenden Nacht mußte er einen heftigen Sturm mit orkanartigen Regen- und Hagelböen überstehen. Nach Zurücklegung von 1725 sm traf er von der Fahrt, die dem englischen Kreuzer „Hawke" den Untergang gebracht hatte, nur wenige Stunden nach dem Einlaufen von „U 17" am 23. Oktober in Helgoland ein. Er hatte seinen Brennstoffvorrat von 46 Tonnen bis auf zwei aufgebraucht.

„U 17", Oberleutnant zur See Feldkirchner, hatte nach schweren Kompaßversagern bereits am 16. Oktober den beabsichtigten Vormarsch nach der Westseite der Orkney-Inseln aufgeben müssen und mit südöstlichem Kurs die jütische Küste angesteuert. Etwa 100 sm nördlich der Dogger-Bank sah sich der Kommandant am 17. Oktober veranlaßt, vor einer verdächtigen Rauchwolke zu tauchen, lief unter Wasser auf sie zu und sichtete, etwa 100 sm nördlich der Dogger-Bank, einen auf 7000 bis 8000 Tonnen geschätzten Dampfer, dessen Schornsteine je zwei rote Ringe als Reedereizeichen trugen. Er passierte nur 3000 m vor dem Bug. Es war der deutsche Hilfskreuzer „Berlin", von dessen Vorstoß nach Norden der Kommandant noch nichts wußte. Zum Glück verriet jedoch nichts den Dampfer als Hilfskreuzer, sonst hätte er dort, für einen englischen gehalten, leicht durch den Torpedo eines deutschen U-Bootes ein vorzeitiges Ende finden können. Als „U 17" schließlich die jütische Küste sichtete, konnte es seine Kompasse einer Kontrolle unterziehen, wozu bei dem bedeckten Himmel astronomisch keine Gelegenheit gewesen war. Da sich diese wieder als zuverlässig erwiesen und Petroleum und Öl erst zur Hälfte verbraucht waren, entschloß sich der Kommandant, zwischen Lindesnes und Skudesnes an der norwegischen Küste Angriffsgelegenheit auf britische Blockadekreuzer zu suchen. Die Fahrt wurde dadurch bemerkenswert, daß „U 17" am 20. Oktober als erstes U-Boot die praktische Lösung der prisenrechtlichen Versenkung eines Handelsdampfers durchführte. Es vernichtete den englischen Dampfer „Glitra" und schleppte die Rettungsboote mit der Besatzung so weit unter Land, bis sie von Norwegern aufgenommen wurden. Am folgenden Tage wurde auch „U 17" von dem schweren Oststurm überrascht und lief bei Lister dicht unter Land. Dort erfuhr es, daß noch vor kurzer Zeit zwei große englische Kreuzer mit mehreren Torpedobooten in dem gleichen

Gebiet gestanden und jedes auslaufende Schiff angehalten hätten. Lotsenfahrzeuge und ein norwegisches Torpedoboot forderten es auf, das norwegische Hoheitsgebiet innerhalb 24 Stunden zu verlassen. Noch ehe diese Frist abgelaufen war, trat „U 17" die Heimreise an, die ohne weitere Ereignisse verlief.

Keinem der U-Boote war nach der neuen glücklichen Tat von „U 9" trotz ihrer Ausdauer ein Erfolg gegen Kriegsschiffe beschieden gewesen, der Feind hatte sich ihrer Wirkung nach Vernichtung des „Hawke" rechtzeitig entzogen. Dagegen wies die Versenkung des Dampfers „Glitra" auf die Erfolgsmöglichkeiten im Handelskriege hin; jedoch lag den U-Bootskommandanten vorläufig noch der Gedanke näher, daß es Aufgabe der Überwasserstreitkräfte sei, den von ihnen festgestellten regen Dampferverkehr an der Südwestküste Norwegens durch einen Vorstoß zum Stehen zu bringen. Anderseits machte der starke Handelsverkehr auch immer wieder das Erscheinen von britischen Kriegsschiffen in der gleichen Gegend wahrscheinlich. Daher entsandte die Flottenleitung schon am 19. Oktober drei weitere Boote, und zwar „U 7", „U 10" und „U 11" in dieser Richtung. Um die anscheinend günstige Wetterlage auszunutzen, verzichtete sie hiermit endlich einmal auf die bisher stets für nötig gehaltene U-Bootsdeckung in der Deutschen Bucht.

Die U-Boote sollten unter Leitung des Chefs der 1. U-Halbflottille, Kapitänleutnant Mühlau, der sich auf „U 7" eingeschifft hatte, die norwegische Küste von Kristiansand bis Stavanger von neuem auf feindliche Kreuzer absuchen und hierzu an jedem Tag bestimmte Sammelplätze und Standlinien ansteuern, um die Zusammenarbeit sicherzustellen.

Im Skagerrak gerieten jedoch die Boote in den gleichen Sturm, der auch „U 9", „U 17" und „U 18" stark zu schaffen machte. Schon am 20. Oktober abends wurde die F.T.-Einrichtung des Führerbootes „U 7" unbrauchbar, die schwere See hatte Antennen und Takelage des Funkenmastes fortgerissen, Petroleumbunker leck geschlagen, das Tiefenruder beschädigt und es war nur noch möglich, mit geschlossenem Turmluk zu fahren. Die gemeinsame Leitung nahm damit ein Ende. Am 24. Oktober liefen „U 7", Kapitänleutnant König, und „U 11", Kapitänleutnant v. Suchodoletz, in Helgoland ein. Letzteres war zwar bis Hanstholm vorgedrungen, wo es mit „U 10" zusammengetroffen war, hatte dann aber, nachdem der Schaft des oberen Vertikalruders gebrochen war, den Rückmarsch antreten müssen. Nur „U 10" unter Kapitänleutnant Stuhr war unbeschädigt geblieben und suchte nunmehr die Aufgabe allein durchzuführen. Von der Jammer-Bucht aus suchte es am 23. Oktober gegen den anhaltenden Oststurm nach Möglich-

keit Seeraum in Richtung auf Skagen zu gewinnen, um von dort aus die norwegische Küste anzusteuern, mußte aber in den nächsten beiden Tagen wegen Nebels bei Skagen auf dem Grunde bleiben. Erst als der Sturm am 26. abgeflaut hatte, kam „U 10" schneller vorwärts und erreichte am 27. Oktober Utsire-Leuchtturm. Aber weder dort, noch auf der Rückfahrt wurden feindliche Schiffe gesichtet. Am 28. Oktober verließ das Boot bei Lindesnes die norwegische Küste, geriet bei Horns-Riff nochmals in schwere See, der den vorletzten der noch gefüllten Petroleumbunker leck schlug, lief am 30. Oktober im Lister Tief und 6 Tage später in Helgoland ein.

Der Rückzug der feindlichen Streitkräfte nach der Vernichtung des „Hawke" hatte jeden weiteren Erfolg der U-Boote vereitelt. Nur örtliche Vorposten der Hauptstützpunkte waren, vor allem vom Firth of Forth aus, anscheinend noch in der mittleren Nordsee in Stellung geblieben. Sie genügten aber, um „Kolberg" und „Nautilus" zu veranlassen, ihr am 17. Oktober gegen den Firth of Forth gerichtetes Minenunternehmen schon nördlich der Dogger-Bank aufzugeben. (Karte 10.) Bereits am frühen Morgen dieses Tages hatte „Kolberg", Kapitän zur See Widenmann, in Scheinwerfersignalweite vor „Nautilus", Fregattenkapitän Wilhelm Schultz, herlaufend, ein verdächtiges Fahrzeug, anscheinend ein Kriegsschiff mit zwei schräg stehenden Schornsteinen, gesichtet. Gleich darauf war die vorhergehende F. T.-Stille durch ein englisches Signal unterbrochen worden, das immerhin von dem eben gesichteten Fahrzeug herrühren konnte. Die Möglichkeit weiterer feindlicher Gegenwirkung war damit gegeben. Der weitere Vormarsch verlief jedoch, abgesehen von dem Passieren mehrerer auch englischer Fischdampfer, ohne weitere Ereignisse, bis um 5.30 Uhr Nm. etwa 120 sm östlich vom Firth of Forth, aber nur 60 sm von dem nächsten Punkt der englischen Küste voraus und Steuerbord querab, starke Rauchwolken in Sicht kamen, die den deutschen Schiffen schnell zu folgen schienen, auch als diese nach Süden abdrehten. Schon daraus ergab sich mit ziemlicher Sicherheit, daß sie zu feindlichen Kriegsschiffen gehörten. Diese Annahme wurde durch ein dreimal hintereinander gegebenes und allen übrigen Verkehr übertönendes englisches F.T.-Signal gleich darauf zur Gewißheit. Vor Anbruch der Dunkelheit konnte daher der Kurs nach dem Firth of Forth nicht mehr aufgenommen werden, auch war mit Sicherheit die Küste nunmehr alarmiert. Selbst wenn es gelang, dennoch bis zum Firth of Forth vorzudringen, so konnte die Sperre nicht mehr vor 4 Uhr Vm. ausgelegt sein. Es war also für die Durchführung dieser Aufgabe bereits zu spät. Für diesen Fall sah der Befehl das Auslegen der Minen an beliebiger anderer Stelle der englischen Küste möglichst innerhalb eines Abstandes von 6 sm vor. Nachdem

man aber feindliche Vorposten bereits 60 sm vor der Küste angetroffen hatte, glaubte man bestimmt mit starker und nunmehr alarmierter Bewachung auch bei Longstone rechnen zu müssen. Ferner würde „Nautilus" selbst dort nach Durchführung der Aufgabe um 4 Uhr Vm. noch nicht mehr als 50 sm von der Küste entfernt gestanden haben und bei seiner geringen Geschwindigkeit leicht von englischen Streitkräften eingeholt worden sein. Der beabsichtigte Vorstoß der deutschen Schlachtkreuzer machte in diesem Falle seine Lage nicht günstiger, da er zur Alarmierung der englischen Streitkräfte noch wesentlich beitragen konnte. Diese Überlegungen veranlaßte die Kommandanten der „Kolberg" und des „Nautilus", das Unternehmen aufzugeben und um 7 Uhr Nm. den Rückmarsch anzutreten. Zu ihrer Aufnahme wurden die verfügbaren Boote der II. U-Flottille von der Ems aus vorgeschoben, die Schiffe steuerten aber Helgoland an, wurden 10 sm nordwestlich von der Insel am Morgen des 18. Oktober von der VI. Torpedobootsflottille aufgenommen und mit U-Bootssicherung nach der Jade geleitet.

Damit waren jedoch die Ereignisse vom 17. Oktober noch nicht erschöpft.

Am 16. Oktober war auf dem Flottenflaggschiff die Nachricht eingegangen, daß Ostende und Brügge von deutschen Truppen besetzt worden wären. Da sich hiermit neue Zufluchtshäfen für etwa von der Deutschen Bucht abgeschnittene Streitkräfte öffneten, entschloß sich die Flottenleitung, gleichzeitig mit dem Vorgehen von „Berlin", „Kolberg" und „Nautilus" eine seit dem 11. Oktober geplante Unternehmung gegen die Themsemündung zur Ausführung zu bringen. Vier Boote der IV. Torpedobootsflottille sollten bei Nacht möglichst unbemerkt vom Feinde die Downs mit Minen sperren und, falls es nicht gelingen würde, bis dahin vorzustoßen, die Themsemündung oder eine andere Stelle nahe der englischen Küste mit Minen verseuchen. Als Zweck des Unternehmens wurde im Operationsbefehl die Schädigung des starken Handelsverkehrs bezeichnet, der durch die Downs von und nach der Themse ginge und ohne welchen „London kaum bestehen könne". Aus anderen Berichten geht hervor, daß jedoch noch andere Gründe mitsprachen. Die Armee verlangte zur Entlastung ihres rechten Flügels die Vernichtung der an der flandrischen Küste stehenden Monitore. U-Boote hatten gegen die flachgehenden Schiffe bisher nichts ausrichten können, vielleicht daß eine Minensperre an der engsten Stelle der Downs, welche die Monitore auf ihrem An- und Rückmarsch nach Harwich, wie man annahm, häufig passierten, eine bessere Wirkung erzielen würde. Bei der Kühnheit des Unternehmens war sein Gelingen nur zu erwarten, wenn es den Feind völlig überraschte. Vorbereitungen, Zweck und Ziel wurden

daher besonders streng geheim gehalten, insbesondere sollte auch das Auslaufen aus der Ems weder von der holländischen Küste, noch von feindlichen U-Booten aus beobachtet werden können. Es war die erste weiterreichende Unternehmung deutscher Torpedoboote im Kriege. Obgleich nicht ihrer eigentlichen Waffe, dem Torpedo, sondern der Mine die Hauptrolle zugedacht war, entstand alsbald ein edler Wettbewerb, welche Halbflottille sie ausführen sollte. Korvettenkapitän Thiele, der Chef der 7. Halbflottille, war stolz darauf, daß der ehrenvolle Auftrag schließlich den ihm unterstellten Torpedobooten „S 119", Oberleutnant zur See Windel, „S 115", Kapitänleutnant Mushacke, „S 117", Kapitänleutnant Georg Sohnke, und „S 118", Kapitänleutnant Beckert, erteilt wurde, obgleich bei der geringen Geschwindigkeit und Kampfkraft dieser recht veralteten Boote Zweifel bestehen konnten, ob gerade diese Serie für die schwere und gefährliche Aufgabe geeignet sei. Aber wie der Chef, dachten auch die Besatzungen seiner Boote. Obgleich er ihnen klar vor Augen führte, daß die Halbflottille kaum von dieser Fahrt zurückkehren werde, und obgleich er dem Befehl des Flottenchefs entsprechend einem jeden freistellte, noch vor der Fahrt von Bord zu gehen, blieben alle ohne Ausnahme. Die nicht dringend für die Fahrt notwendigen Leute, darunter der Unterstab der Halbflottille, wurden dennoch ausgeschifft, aber selbst mancher von diesen bat mit Tränen in den Augen, ob er nicht dennoch mitgenommen werden könnte. „Mützen ab" zum Gebet, kommandierte der Führer, dann hallten drei Hurras der Freiwilligen auf Kaiser und Reich über die Reede von Borkum, die Boote gingen einzeln bei S. M. S. „Arcona" längsseit, gaben die Geheimsachen und sonstige entbehrliche Ausrüstungsstücke ab, nahmen je 12 Minen über und verließen im Morgengrauen des 17. Oktober rottenweise die Ems. Andere Halbflottillen hielten während der Ausfahrt die etwa vor der Ems lauernden feindlichen U-Boote unter Wasser. Trotz aller Vorsichtsmaßregeln waren jedoch anscheinend schon die Vorbereitungen der englischen Admiralität nicht ganz unbekannt geblieben, am Abend des 16. Oktober aber war sie bereits im Besitz genauerer Nachrichten[1]). Fünf der modernsten, schnellsten und am besten bewaffneten Schiffe entsandte sie sofort von Harwich nach der holländischen Küste bei Texel, und zwar den gerade in Dienst gestellten Kleinen Kreuzer „Undaunted", Führerschiff der III. Zerstörerflottille und die Zerstörer „Lance", „Lennox", „Legion" und „Loyal" von der 1. Zerstörerdivision, während das U-Boot „E 8" von Terschelling und Ameland aus die Emsausfahrt bewachte. Kurz nach 10 Uhr Vm. trafen die deutschen Boote mit diesem zusammen, jedoch entzog es sich dem sofortigen Rammversuch durch Schnelltauchen. Sie meldeten es durch Funkspruch. Die Flottenleitung erkannte sofort die Gefahr, daß das englische

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 217.

U-Boot den Vormarsch der deutschen Torpedoboote weitermelden könne, wollte aber vom Hafen aus den Entschlüssen des Halbflottillenchefs nicht vorgreifen, da dieser an Ort und Stelle die Lage weit besser beurteilen könnte. Korvettenkapitän Thiele ließ sich jedoch durch diesen Zwischenfall nicht von dem einmal gesteckten Ziel abbringen. Um aber den Feind irrezuführen, schlug er einen Haken. Er lief in Sicht von Terschelling-Leuchtturm und machte dort nach Osten kehrt. Hierdurch hoffte er den mit Sicherheit dort vermuteten englischen Spion zu täuschen und ihn zur Abgabe einer Meldung nach England zu veranlassen, die vielleicht die des U-Bootes aufheben werde. Dann stieß er, aus Sicht von Terschelling, weiter nach Westen vor. Gegen 3 Uhr Nm. sichtete er Rauchwolken im Norden und drehte einige Strich nach Süden ab, gleich darauf kamen in Südwesten sieben bis acht weitere Rauchwolken in Sicht. Zunächst glaubte er diese auf eine englische Vorpostenlinie zurückführen zu müssen, bis sich bei näherem Herankommen zeigte, daß sie zu einigen holländischen Handelsschiffen gehörten. Kaum waren diese und die hinter ihnen herziehenden Rauchfahnen passiert, als an Backbord etwa auf gleichem Kurs wie die Handelsschiffe, und hinter diesen bisher versteckt, ein Kreuzer und vier Zerstörer aus dem Rauchschleier auftauchten. Sofort drehte die Halbflottille mit höchster Fahrt, die aber kaum 18 sm überschritt, in Dwarslinie vom Gegner ab, aber schnell holte der Feind die Boote ein. Noch bevor alle Minen unscharf über Bord geworfen waren, um Oberdeck und Torpedorohre für das Gefecht frei zu machen, eröffnete der britische Kreuzer auf 8000 m das Feuer. Bald konnte „S 118", auf dem kurz vorher ein Kondensator leck geworden war, die Geschwindigkeit nicht mehr halten. Kapitänleutnant Beckert, der Kommandant dieses Bootes, machte daher kehrt und griff an. Korvettenkapitän Thiele, nicht gesonnen, eines seiner Boote im Stich zu lassen und überdies das Aussichtslose des Rückzuges erkennend, folgte ihm sofort mit den übrigen Booten zum Torpedoangriff gegen die „Undaunted". Gleichzeitig meldete er durch F.T.-Signal, daß er in 014 α Zusatzzahl 6 (15 sm südwestlich von Haaks-Feuerschiff) von feindlichen Streitkräften gejagt würde. (Karte 10.) Jetzt rächte sich der immer von neuem wiederholte Fehler der Führung, das rechtzeitige Vorschieben von Aufnahmestreitkräften geradezu grundsätzlich zu unterlassen. Zwar war, wie schon erwähnt, beabsichtigt gewesen, die Schlachtkreuzer in der Nacht zum 17. Oktober nach der Dogger-Bank vorstoßen zu lassen, um etwa dortstehende Zerstörer oder Kreuzer bei Hellwerden zu überraschen, gleichzeitig aber auch für die in See befindlichen Streitkräfte „Kolberg", „Nautilus" und die 7. Halbflottille eine Aufnahmestellung zu bilden, aber leider war davon Abstand genommen worden, als sich auf „Seydlitz" Anzeichen der Beschädigung einer Turbine bemerkbar machten. Die einzige

Hoffnung blieb daher nach Ansicht des Flottenchefs, daß der Feind vielleicht nicht seine besten Zerstörer auf Vorposten habe, und es der Halbflottille daher gelingen könnte, sich ihm bis zum Einbruch der Dunkelheit zu entziehen. Man hätte jedoch wenigstens Maßnahmen treffen müssen, um bei Hellwerden die Boote mit ausreichenden Streitkräften bei Terschelling aufzunehmen. Statt dessen beschränkte man sich darauf, einige Streitkräfte auf den Außenreeden in verschärfte Bereitschaft zu legen und zwar den Kleinen Kreuzer „Stettin" mit den U-Booten sofort, die Schlachtkreuzer aber erst für den 18. Oktober von Hellwerden ab. Lediglich die V. Flottille sollte sogleich nach Terschelling vorstoßen, jedoch bei Tagesanbruch zurück sein. So unzureichend diese Maßnahmen auch waren, selbst die besten hätten das Verhängnis nicht mehr abwenden können. Die Halbflottille Thiele kämpfte bei Texel einen Verzweiflungskampf. Aber sie machte dem Gegner ihre sichere Vernichtung nicht leicht. Als die Boote zum Angriff übergingen, war noch keines von ihnen getroffen. Der Feind hatte, die über Bord gehenden Minen als Torpedoschüsse ansehend, durch ständige Ausweichmanöver seine eigene Artilleriewirkung erheblich beeinträchtigt. Dagegen wurde bald nach Beginn des Gefechts auf einem seiner Zerstörer eine schwere Explosion beobachtet, deren schwarze Rauchsäule bis zur Mastspitze emporstieg. Korvettenkapitän Thiele führte sie auf einen Torpedotreffer von „S 118" zurück, vielleicht war sie auch nur der Detonation eines englischen Torpedos im Rohr zuzuschreiben. Nicht früher als bis die deutschen Boote auf 3000 m heran waren, schlugen auch bei ihnen die ersten Treffer ein. Zehn Minuten später war „S 115", Kommandant Kapitänleutnant Mushacke, unter den Salven des englischen Kreuzers in einer dichten Rauchwolke gesunken. Erst nach seinem Untergang eröffneten auch die Zerstörer das Feuer, das von den 5 cm-Geschützen der deutschen Boote nicht über 2000 m erwidert werden konnte. Bald löste sich der Kampf in schnell wechselnde und schwer zu übersehende Einzelgefechte auf. Während drei Zerstörer „S 118" und das deutsche Führerboot „S 119" unter Feuer nahmen, kämpfte „Undaunted" und ein Zerstörer „S 117" nieder. Bald stiegen auf diesem Boot, Kommandant Kapitänleutnant Georg Sohnke, dichte Rauchwolken auf, es hatte mehrere Treffer im achteren Heizraum erhalten und sank nach wenigen Minuten im Schnellfeuer der „Undaunted". Dann aber war „S 119" heran und feuerte trotz rasender Geschützsalven der Zerstörer, die erst jetzt die Gefahr für ihr Führerschiff erkannten, auf 800 m den ersten, auf 300 m den zweiten und dritten Torpedo, die an dem hart abdrehenden Kreuzer nur 10 bis 15 m vorbeilaufen. Auf „S 119", bisher nur am Vorsteven und der Kommandobrücke leicht beschädigt, stürzt, von einer Granate getroffen, der Mast mit der Flagge über Bord. Um aber

den bisher von der Flottenleitung nur unvollständig abgenommenen Funkspruch nochmals abzugeben, befiehlt der Halbflottillenchef „S 118" durch Zuruf, hierzu mit hoher Fahrt aus dem Gefecht zu laufen. Abdrehend und im Zickzack längere Zeit dem feindlichen Feuer ausweichend, sucht Kapitänleutnant Beckert den Befehl auszuführen, bald aber holt ihn der sofort hinter ihm herjagende Kreuzer ein. Wieder geht Beckert zum Angriff über, aber bald darauf bricht auch sein Boot im Feuer des Kreuzers und Zerstörers zusammen. Mit ihm sinkt der Kommandant; trotzdem er ein Bein verloren hatte, blieb er bis zum letzten Augenblick auf seinem Posten. 40 Mann, darunter Oberleutnant zur See Hoogklimmer und Oberleutnant zur See d. R. Bösch, sprangen über Bord, aber nur zwei Mann[1]) wurden am nächsten Tage von einem Fischerfahrzeug aufgenommen, nachdem sie sich in ein treibendes Dingi gerettet hatten. Der englische Kreuzer und Zerstörer waren beide sofort zu den anderen zurückgeeilt.

Dort wehrte sich das deutsche Führerboot, solange noch ein Geschütz feuern konnte, verzweifelt gegen die Übermacht. Als einer der feindlichen Zerstörer in Feuerlee aufdampfte und das Boot auf 300 m passierte, setzte der Torpedo-Matrose Schmidt durch das Feuer seines M.-G. elf Mann auf dem Engländer außer Gefecht. Gleichzeitig feuerte der Torpedo-Obersteuermann Bauer aus dem mittleren Rohr den letzten Torpedo, dann sank er, von Splittern einer einschlagenden Granate getroffen, tot über dem Ausstoßrohr zusammen, während der Gegner, hart abdrehend, dem Torpedo nur um Haaresbreite entging. Bald war über die Hälfte des Deckpersonals gefallen, darunter Oberleutnant zur See Plange. Das Boot war von mehr als 25 Treffern zerfetzt. Nur einer aber hatte den Kohlenbunker durchschlagen und ein Dampfrohr beschädigt, so daß die Backbord-Maschine stoppen mußte. Die Steuerbord-Maschine ging äußerste Kraft voraus, das Ruder klemmte hart Steuerbord. Aus der Bewußtlosigkeit erwachend, gab Oberleutnant zur See Windel, der schwerverwundete Kommandant, den Befehl, die Sprengpatronen anzuschlagen, die schon vor dem Auslaufen an den wichtigsten Schotten angebracht worden waren, um auf jeden Fall zu verhindern, daß die Boote in Feindeshand fielen. Die Ausführung mußte der ebenfalls schwer verwundete Leutnant zur See Guilleaume seinen Leuten überlassen, da er die Arme nicht mehr bewegen konnte. Inzwischen fiel der Kommandant; die Ausführung des Befehls wurde dem im Rücken verwundeten Halbflottillenchef gemeldet. Dieser gab noch den Befehl „Alle Mann aus dem Schiff", dann erhielt er einen Volltreffer. Der schwerverwundete Leutnant z. S. Guilleaume überzeugte sich zunächst, daß die Sprengpatronen gezündet hatten, dann erst ließ er sich, bis zu seiner

[1]) Obermaschinist Kossack und Torpedooberheizer Brenner.

Rettung von treuen Matrosen unterstützt, ins Wasser gleiten. Ihm folgte als letzter Obermaschinist Grunewald, nachdem er die Backbord-Maschine wieder auf äußerste Kraft gestellt hatte. Längere Zeit feuerte der Feind daher noch auf das im Kreise fahrende „S 119". Schließlich sank es. Die Zerstörer ließen Boote herab. Sie retteten nur zwei Offiziere, von denen einer bald an seinen Wunden starb, 11 Deckoffiziere und Unteroffiziere und 21 Mann und unterließen es, an der Untergangsstelle von „S 118" Rettungsversuche zu machen. 11 Offiziere, 61 Deckoffiziere und Unteroffiziere und 152 Mann waren als Helden gefallen (Karte 10 und Besatzungsliste, Anlage 16).

Infolge der zähen deutschen Verteidigung hatten auch die feindlichen Schiffe Beschädigungen erlitten. Auf einem der Zerstörer wurden von den deutschen Gefangenen im Vorschiff fünf Treffer gezählt, davon zwei in der Wasserlinie, doch war das Kaliber zu schwach gewesen, um ernsthaften Schaden anzurichten. Nach Aussage englischer Seeoffiziere war die „Undaunted" nur um Haaresbreite mehrmals den auf sie gefeuerten Torpedos entgangen, einer habe das Heck auf weniger als einen Meter passiert. Der Entschluß des Korvettenkapitäns Thiele, die Rettung im Angriff zu suchen, war richtig gewesen, er entsprach durchaus dem Geist und der Erziehung seiner stolzen Waffe. Fast hätte der Angriff selbst den veralteten Booten zum Erfolge verholfen; wieviel besser wären die Aussichten für schnellere und mit 8,8 cm-Geschützen bewaffnete Torpedoboote gewesen. Ob aber selbst bei einem Vordringen bis zu den Downs die Schädigung des Gegners durch nur 48 Minen so hoch eingeschätzt werden durfte, daß dies, vom Material abgesehen, den Einsatz von fast 260 Mann hervorragend ausgebildeten Torpedobootspersonals rechtfertigte, muß nach der geringen Wirkung der früher an der feindlichen Küste gelegten Minensperren von „Albatroß", „Nautilus" und der „Königin Luise" bezweifelt werden. In den belebten Gewässern der englischen Küste wurden sie meist durch den Unfall eines Fischdampfers oder sonstigen Handelsfahrzeuges verraten, ehe sie Kriegsschiffen gefährlich werden konnten. Die Wirkung von Minensperren in dieser Form wurde damals ganz allgemein überschätzt.

Von dieser Überlegung abgesehen, erforderte die Aufgabe an sich zweifellos ausgesuchtes Personal. Dann war es aber ein Trugschluß, ältere Torpedoboote, die für andere Aufgaben nicht mehr vollwertig waren, hierfür heranzuziehen. Man beabsichtigte damit zwar „den eventuellen Verlust nicht zu empfindlich zu machen", erreichte aber das Gegenteil. Den Verlust der alten Boote konnte man verschmerzen, nicht aber den der umsonst geopferten Freiwilligen.

In der höheren Bewertung des materiellen Verlustes gegenüber dem personellen lag die im ersten Kriegsjahre so häufig beobachtete Unterschätzung

der Imponderabilien, vor allem der moralischen Wirkung von Menschenverlusten, denen keine entsprechende Schädigung des Feindes gegenüberstand.

Bei der Anlage des Unternehmens hatte sich die Flottenleitung auf Grund von U-Bootsmeldungen und Dampfernachrichten der Hoffnung hingegeben, daß die Boote erst in der Höhe von Maas-Feuerschiff feindliche Überwasserstreitkräfte antreffen würden. Dieses Gebiet sollten sie daher erst nach Anbruch der Dunkelheit passieren. Deshalb war aber die zufällige Begegnung mit feindlichen Streitkräften schon vorher nicht ausgeschlossen. Man war durch die bisher erfolgreich durchgeführten Minenunternehmungen bis zur feindlichen Küste zu sicher geworden und hatte geglaubt, auch weiterhin auf einen Rückhalt für die vorstoßenden Streitkräfte verzichten zu können. Aus diesen glücklichen Zufällen durfte jedoch keine Regel abgeleitet werden; auch bei jenen Unternehmungen war der mangelnde Rückhalt an starken Aufnahmestreitkräften ein strategischer Fehler[1]). Seine Wiederholung mußte sich rächen. Aus Mangel an Rückhalt waren „Kolberg" und „Nautilus" gezwungen, bereits infolge geringer Zeichen feindlicher Gegenwirkung kehrt zu machen. Bei der 7. Halbflottille führte dieser Mangel zur Vernichtung. Daß die Flottenleitung diesmal selbst ursprünglich von der Notwendigkeit einer Aufnahmestellung überzeugt gewesen war, hatte sie durch die Absicht bewiesen, gleichzeitig die Schlachtkreuzer gegen die Dogger-Bank vorstoßen zu lassen. Wenn dies sich dann wegen des Ausfalles eines derselben nicht durchführen ließ, gab es nur zwei Möglichkeiten: entweder Schlachtgeschwader an ihrer Stelle auslaufen zu lassen oder auch die Unternehmungen von „Kolberg", „Nautilus" und der 7. Halbflottille aufzugeben. Gingen zur Aufnahme einzelne schwere Streitkräfte in See, so durfte allerdings auch die Flotte nicht in den Flußmündungen bleiben. Aber ihr Auslaufen bei solchen Gelegenheiten konnte, ganz abgesehen von der größeren Sicherheit für die vorstoßenden Streitkräfte, auch deshalb nur erwünscht sein, weil lediglich auf diese Weise die sich etwa im Verlauf der Vorstöße ergebenden günstigen Gelegenheiten zu Erringung von Teilerfolgen auszunutzen waren. Wenn der Flotte auch defensive Haltung vorgeschrieben war, so mußte nach dem Grundsatz Friedrichs des Großen doch sorgsam jede Möglichkeit erspäht werden, die sich zu kurzen offensiven Schlägen eignete. Im vorliegenden Falle befand sich die britische Flotte an der Nordküste Irlands. Das war zwar nicht bekannt, ändert aber nichts an der Tatsache, daß dem frisch Wagenden auf deutscher Seite in diesen Tagen der Kämpfe um Calais die Seeherrschaft in der südlichen Nordsee gehört hätte. Diese Lage ist nicht einmal zu Beunruhi-

[1]) Vgl. Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 103, 126.

gungen des Gegners ausgenutzt worden, vielmehr verschaffte man ihm auch noch billige Erfolge.

Selbst nach Eingang des ersten Hilferufes der 7. Halbflottille, der um 3.50 Uhr Nm. von dem Schlachtkreuzer „Moltke" als F. T.-Übermittler an die Flottenleitung weitergegeben wurde, sah sich diese noch zu keinerlei Maßnahmen veranlaßt. Dagegen stellte Korvettenkapitän Otto Feldmann, der Chef der II. U-Flottille, auf dem Kleinen Kreuzer „Stettin" in der Ems folgende Überlegung an:

»Der Standort der Boote ist etwa 120 sm von der Weser-Ems entfernt. Selbst wenn „Stettin" mit höchster Fahrt nach Westen vorstößt und den Torpedobooten ein Entkommen nach Osten noch möglich ist, wird vor Dunkelheit mit den Booten keine Fühlung genommen werden können. Vielleicht sind aber die Boote schon vor Eingang des Funkspruchs mit hoher Fahrt zurückgelaufen, so daß ein Sichten der Boote in der Dämmerung nicht ganz ausgeschlossen ist. Es wird daher beim Chef der Hochseestreitkräfte angefragt, ob „Stettin" versuchen soll, die Boote aufzunehmen.«

Gleichzeitig lichtete „Stettin" Anker und passierte mit den Torpedobooten „S 128" und „S 129" auslaufend die Sperre. Um 4.59 Uhr erhielt sie jedoch von der Flottenleitung Befehl, auf der Ems zu bleiben und dort mit den U-Booten zusammen in verschärfter Bereitschaft weitere Weisungen abzuwarten. Erst 1½ Stunden nach dem Hilferuf erhielt die V. Torpedobootsflottille Befehl, die Boote aufzunehmen. Diese lag im großen Halbkreise um Helgoland verstreut auf Vorposten und mußte zunächst sammeln. Sie trat daher erst um 8.30 Uhr Nm. mit 20 sm Fahrt den Vormarsch an und machte, dem Befehl entsprechend, schon um 12.30 Uhr in der Linie 007 ε — 024 ε 7 kehrt, drang also nur bis zur Westkante von Terschelling vor und blieb 60 sm von der Untergangsstelle der Boote entfernt. Dies waren keine wirksamen Versuche, die Boote aufzunehmen. Die alarmierende Meldung der 7. Halbflottille hatte nicht einmal den Erfolg, daß man wenigstens „Kolberg" und „Nautilus" mit stärkeren Streitkräften entgegenlief, ehe es auch für diese zu spät sein konnte. So lähmend beeinflußte der Operationsbefehl und seine Auslegung vom 6. Oktober 1914 die Flottenleitung.

Diese Unternehmungen entsprachen auch in ihrem ganzen Ausmaß weder der zahlenmäßigen Stärke und Kampfkraft der deutschen Hochseestreitkräfte, noch dem Ernst der strategischen Lage; fiel doch in Flandern gerade zu dieser Zeit die auch für den Seekrieg so außerordentlich wichtige Entscheidung darüber, ob Calais in deutsche Hände gelangen würde oder von den Feinden gehalten werden könnte.

Daß der Feind vorzeitig Nachrichten, die auf das Unternehmen hindeuteten, erhalten hatte, war ebenfalls nicht ganz ohne eigenes Verschulden

geschehen. Die Ems war von der holländischen Küste leicht einzusehen. Zwischen Emden und Delfzyl war der Schiffsverkehr noch nicht eingestellt. Für etwa in Emden und Umgebung befindliche Spione war es daher leicht, Nachrichten schnell und unauffällig nach Holland gelangen zu lassen. Auch die bei dem Unternehmen der „Königin Luise" gemachten Erfahrungen wiesen auf solche Zusammenhänge hin[1]).

Die Ems war daher keineswegs der geeignete Ausgangspunkt für die Unternehmung. Die Nachteile wurden auch dadurch nicht wettgemacht, daß der Weg nach der Themse von dort aus 60 bis 70 sm kürzer war als von anderen Stützpunkten. Bei der Wahl der Kurse hätte schließlich jede Anlehnung an die holländische Küste vermieden werden müssen. Die vorzeitige Entdeckung durch ein feindliches U-Boot wäre dann sehr wahrscheinlich unterblieben, denn „mit einer ganzen Kette von U-Booten vor der Deutschen Bucht mit F. T.-Wiederholern bis zur englischen Küste", wie die Flottenleitung meinte, war bei der verhältnismäßig geringen Zahl der englischen Offensiv-U-Boote kaum zu rechnen. Die bei dieser Gelegenheit wiederholte Feststellung der Flotte, daß die feindlichen U-Boote jedes unbemerkte Auslaufen, besonders auch von größeren Verbänden aus den Flußmündungen unmöglich machten, ging aus der gleichen Überschätzung der neuen Waffe hervor, die auch die Anschauungen der englischen Flottenleitung zu der Zeit beherrschte.

Ob der Feind noch in irgendeiner anderen Weise als durch Überwachung der Ems von Zweck und Zeitpunkt des Unternehmens unterrichtet worden war, bleibt dahingestellt. Die Möglichkeit hierzu war fraglos vorhanden, solange man ausführliche und von langer Hand aufgestellte schriftliche Operationsbefehle schon frühzeitig an eine ganze Reihe von Dienststellen — in diesem Falle an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier, an den Admiralstab in Berlin, an den Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte und den I. Führer der Torpedoboote —, verschickte[2]). Wie dem auch sei, man erkannte nunmehr, daß Maßnahmen zur besseren Geheimhaltung von Unternehmungen dringend getroffen werden müßten, insbesondere, daß alle Ausländer aus den Marinestützpunkten zu entfernen wären, durch die Nachrichten auf irgendeinem Wege zur Kenntnis des Feindes gelangen könnten.

---

[1]) Vgl. Der Krieg in der Nordsee, Band I, Seite 67, 72.

[2]) Die Versendung erfolgte auch nicht durch Kurier, vielmehr wurde der vom Chef der IV. Flottille aufgestellte Operationsplan in einem durch die persönliche Anschrift des Flottenchefs noch besonders gekennzeichneten Brief am 14. Oktober auf der Post in Emden eingeliefert, lagerte dort erst einige Stunden, ehe er nach Wilhelmshaven abging und wurde erst am 16. Vm. einer Postordonnanz des Flottenflaggschiffes ausgehändigt. Unregelmäßigkeiten aller Art waren bei solchem Verfahren Tor und Tür geöffnet, auch wenn sie im vorliegenden Falle nicht nachgewiesen werden konnten.

Das Gefecht bei Texel hatte noch ein Nachspiel, welches die Nichtachtung der Engländer vor Völkerrechtsbestimmungen, die ihrer Kriegführung hinderlich waren, in besonders krasser Form zum Ausdruck brachte. Um 6.20 Uhr Nm., am 17. Oktober, hatte der Flottenchef die Entsendung eines Hilfslazarettschiffes von Helgoland nach Haaks-Feuerschiff angeordnet, um etwa noch im Wasser treibenden Schiffbrüchigen Hilfe zu bringen. Da der Troßchef hierauf nichts veranlaßte, griff die Nachrichtenstelle Helgoland ein und übermittelte den Befehl an die im Hafen liegenden Lazarettschiffe „Ophelia" und „Viola". Um 7.50 Uhr Nm. lief „Ophelia" aus, am Vormittag des folgenden Tages meldete sie geschlüsselt durch Funkspruch, daß sie um 12.30 Uhr mittags bei Haaks-Feuerschiff stehen werde und erbat nähere Befehle. Ein Versuch, daraufhin mit ihr in unmittelbare F. T.-Verbindung zu treten, mißlang. Sie erhielt daher kurz nach 1.00 Uhr Nm. in offener Sprache über die Funkenstation Norddeich die Anweisung, das Gebiet in der Umgebung von 52° 51′ Nord und 3° 45′ Ost abzusuchen. Weiterhin sollte das Hilfslazarettschiff gegen 10 Uhr abends die chiffrierte Anweisung erhalten, daß es am 20. Oktober abends zurückkehren solle. Auf diesen Funkspruch antwortete es jedoch nicht mehr.

An der Untergangsstelle kreuzend, hatte „Ophelia" angeblich durch ihre Bewegungen wie durch den F. T.-Verkehr mit Norddeich den Argwohn englischer U-Boote und der Zerstörer des Kommodore Tyrwhitt erregt, sie wurde angehalten und durchsucht. Hierbei mußte sich der Charakter des völlig unbewaffneten und mit allen Abzeichen eines solchen versehenen Schiffes als Lazarettschiff sofort herausstellen. Die Engländer konstruierten jedoch aus dem Fehlen des Chiffrierbuches ein weiteres Verdachtsmoment, obgleich das Buch lediglich vernichtet worden war, damit es nicht in fremde Hände fiele. Keineswegs war die Absicht gewesen, den F. T.-Verkehr selbst zu verheimlichen. Gleichwohl wurde das Schiff unter dem Verdacht, Aufklärungsdienst getan zu haben[1]), als Prise eingebracht. Die Angabe, daß es zur Rettung von Schiffbrüchigen an der Stelle seiner Aufbringung gekreuzt habe, wurde verworfen, weil keine Veranlassung hierzu vorgelegen habe, obgleich aus der Tatsache, daß die Engländer sich um die Überlebenden von „S 118" überhaupt nicht gekümmert hatten, sowie aus dem Antreiben zahlreicher mit Rettungswesten versehener Leichen an der holländischen Küste die Notwendigkeit der Entsendung eines deutschen Lazarettschiffes einwandfrei hervorging. Durch das völkerrechtswidrige Vorgehen der englischen Zerstörer wurde die Rettungsarbeit der „Ophelia" verhindert. Selbstverständlich war das Schiff mit Chiffriermitteln für den F. T.-Verkehr ausgerüstet, damit

[1]) Nach Corbett, Naval Operations, Band I, Seite 221, sollten sogar Befehle an Bord gefunden worden sein, die darauf hinwiesen. Dies entspricht nicht den Tatsachen.

nicht jede beliebige F. T.-Station feststellen konnte, wohin das betreffende Lazarettschiff entsandt wurde. Eine derartige Ausrüstung war auch nirgends in völkerrechtlichen Bestimmungen untersagt worden und auf englischen Lazarettschiffen genau in der gleichen Weise vorhanden. Die Beobachtung geschlüsselter Funksprüche gab der britischen Regierung daher nicht das geringste Recht, die „Ophelia" abweichend von der Genfer Konvention zu behandeln. Das britische Auswärtige Amt begründete die Aufbringung der „Ophelia" in einer amtlichen Erklärung vom 4. November 1914 folgendermaßen: »Die Admiralität teilt mit, daß das deutsche Schiff „Ophelia", das die Rote-Kreuz-Flagge führte, festgehalten wurde, weil sein Name der britischen Regierung als Hospitalschiff nicht bekanntgegeben worden war, und weil es, als es angetroffen wurde, in einer Art und Weise auftrat, die mit den Pflichten eines Hospitalschiffes nicht übereinstimmte.« Auf deutscher Seite konnte man sich diesen Beschluß zunächst nur so erklären, daß die amerikanische Regierung die deutsche Mitteilung von der Umwandlung des Dampfers „Ophelia" in ein Hilfslazarettschiff versehentlich nicht an die englische Regierung weitergegeben habe. Diese Annahme erwies sich nach einer englischen Note vom 8. Februar 1915 als irrig. Dann aber konnte die Haltung der englischen Regierung nur so gedeutet werden, daß sie den die Lazarettschiffe betreffenden Teil des X. Abkommens der 2. Haager Konferenz als ungültig ansähe. Es wäre somit das gute Recht der deutschen Regierung gewesen, nun auch ihrerseits sich nicht mehr an diese Bestimmungen englischen Lazarettschiffen gegenüber zu halten. Aber auch ein Hinweis in dieser Richtung führte nicht zur Rückgabe von Schiff und Besatzung. Es wurde durch Urteil des englischen Prisengerichts vom 21. Mai 1915 kondemniert und die Besatzung als Kriegsgefangene an Land gebracht. So schmachvoll endete der einzige Fall des Weltkrieges, in dem britische Seestreitkräfte mit einem wirklichen Lazarettschiff, d. h. mit einem nur für solche Zwecke des Seekrieges bestimmten und entsandten Schiff des Gegners zusammentrafen[1]).

[1]) Für Einzelheiten vgl.: Englands Lazarettschiffsmißbrauch während des Weltkrieges. Auf Grund amtlichen Materials dargestellt von Korvettenkapitän Friedrich Lützow. Verlag Ulrich Meyer, Berlin.

8. Der Kampf um Calais.

Der Schwerpunkt der Entscheidungskämpfe zu Lande war nach dem Fall von Antwerpen immer mehr an die flandrische Küste gerückt. Sie zu erreichen, konnten die Deutschen nicht mehr gehindert werden. Die Frage war nur, ob es ihnen gelingen werde, auch die Yser-Linie zu brechen und damit Dünkirchen und Calais zu nehmen, eine Möglichkeit, welche die militärische wie die maritime Lage des Feindverbandes in gleicher Weise beeinflussen mußte. Fielen diese beiden Häfen in deutsche Hand, so war die Kanalstellung unterminiert, die sichere Verbindung zwischen Frankreich und England aufs äußerste gefährdet und ihre weitere Aufrechterhaltung nach englischer Auffassung wahrscheinlich zu einem unlösbaren Problem geworden[1]). Um so günstiger war es für England, daß die deutschen Truppen nach dem Fall von Antwerpen nicht mit der Schnelligkeit nach Nordwesten vorstießen, die man erwartet hatte. Es wurde daher nicht nötig, wie zunächst beabsichtigt, die beiden britischen Divisionen des Generals Rawlinson in Ostende und Zeebrügge einzuschiffen, vielmehr gingen sie, in enger Fühlung mit den französischen Marinetruppen in Gent, über Brügge und Dixmuiden zurück, um, den belgischen Rückzug deckend, Anschluß an die Armee des Generals French zu suchen und seinen linken Flügel über Ypern hinaus nach Norden zu verlängern. Nördlich von ihnen gingen die belgischen Truppen in Anlehnung an die Küste in Stellung. Ostende und Zeebrügge aber waren aufgegeben worden; ein schwerer Verlust, zumal insbesondere Zeebrügge, infolge seiner guten Kanalverbindungen mit Antwerpen ein glänzender U-Bootsstützpunkt, sich in der Hand des Feindes zu einem „schmerzenden Dorn in der englischen Flanke" entwickeln konnte. Die britische Admiralität hatte daher die Mole und sonstigen Hafenanlagen nach Abtransport der belgischen Vorräte zerstören wollen, war jedoch durch den Einspruch der britischen Heeresleitung davon abgehalten worden. In Unterschätzung der sich in Flandern entwickelnden deutschen Kräfte und in der Hoffnung, bald zum Gegenstoß ausholen und den nördlichen deutschen Flügel von der See abbiegen zu können, wollte letztere auf Zeebrügge als späteren Einfallhafen noch nicht verzichten. Auf ihr

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 214.

Drängen wurden die Hafeneinrichtungen daher nicht zerstört, eine Unterlassung, die sich schwer rächen sollte, denn diese zu günstige Auffassung der Lage wurde durch die weitere Entwicklung der Dinge sehr bald widerlegt.

Am 15. Oktober wurde Ostende und Brügge von den deutschen Truppen ohne Kampf besetzt. Zu der selben Zeit war die belgische Armee am Yser-Kanal und dem linken Ufer der Yser in der Linie Boesinghe—Dixmuiden—Nieuport zum Stehen gekommen. Sechs schwache und erschöpfte belgische Divisionen sollten, noch dazu ohne schwere Artillerie, die 30 km lange Strecke halten, während die britische Armee sich noch in der Umgruppierung befand. Nur eine energische Flankierung des deutschen Angreifers von See aus konnte daher den belgischen Truppen die Entlastung bringen, die ihr schwer erschöpfter Zustand dringend erforderte. Hierzu war die britische Admiralität auf Ersuchen der belgischen Regierung bereit. In voller Würdigung dessen, was der Fall Antwerpens, die Räumung Zeebrügges und der beginnende Kampf um die Kanalhäfen für die Seemachtstellung Englands bedeutete, hatte sie bereits am 12. Oktober organisatorische Vorbereitungen getroffen, die der Tatsache Rechnung tragen sollten, daß der östliche Kanalausgang infolge der Ereignisse auf dem Festlande mehr denn je in den Brennpunkt der Entscheidungen rückte.

Bisher waren die dort operierenden Seestreitkräfte dem Befehlshaber der Küstenverteidigungsflottillen an der englischen Ostküste, dem „Admiral of Patrols", unterstellt gewesen. Nun aber wurde ein besonderer Admiral, The Hon. H. L. A. Hood, ausschließlich mit der Verteidigung des östlichen Kanalausganges betraut. (Commanding the Dover Patrol and Senior Naval Officer Dover.) Zu seinen Streitkräften gehörten: Die VI. oder „Dover-Flottille", bestehend aus 24 Zerstörern der „Tribe"-Klasse, die Kleinen Kreuzer „Attentive", „Foresight" und „Sapphire", die III. und IV. U-Bootsflottille, bestehend aus 13 Booten der „B"- und „C"-Klasse, sowie eine größere Zahl von bewaffneten Fischdampfern und Hilfsschiffen, die den Vorpostendienst und die Überwachung der Handelsschiffahrt in diesen Gewässern ausübten.

Alle diese Streitkräfte waren allerdings für Küstenbeschießungen nicht sonderlich geeignet. Dennoch konnte sich die britische Admiralität zu dem allein wirksamen Einsatz von Linienschiffen noch nicht entschließen. Sie wollte offenbar vermeiden, solche, selbst ältere, durch Angriffe deutscher U-Boote zu verlieren, solange die deutsche Hochseeflotte noch nicht geschlagen sei, und begnügte sich daher zunächst mit dem Einsatz der Monitore „Mersey", „Severn" und „Humber". Dies war jedoch keineswegs nach dem Sinn des Generals Joffre. Angesichts der immer stärker werdenden

deutschen Kräfteentfaltung gegen die belgische Linie bestand er auf einer wirksameren Unterstützung des äußersten linken Flügels durch die verbündeten Flotten. General Foch, der den linken französischen Flügel befehligte, sollte daher in Dünkirchen mit einem englischen Seeoffizier in Verbindung treten, um das Zusammenwirken der Land- und Seestreitkräfte sicherzustellen.

Inzwischen wurde die Lage in Flandern immer bedrohlicher. Dem Versuch deutscher Truppen, in der Nacht zum 17. Oktober durch Überraschung Dixmuiden zu nehmen, folgte am nächsten Tage die Nachricht, daß deutsche Truppen, 6000 Mann stark, von Ostende auf Nieuport marschierten. Es wurde sogar zeitweise geglaubt, daß deutsche Truppen über See nach La Panne, einem Platz etwa 20 km östlich von Dünkirchen, übergeführt werden sollten[1]), obgleich eine solche Unternehmung angesichts der unbestrittenen englischen Seeherrschaft in diesem Gebiet ebenso unwahrscheinlich war, wie wegen des auf deutscher Seite bereits stark empfundenen Kräftemangels in der Hauptfront. (Karte 11.)

Die Rufe nach Unterstützung durch die britische Flotte wurden immer dringender. Die schließlich gewährte Hilfe entsprach jedoch weder der zahlenmäßigen Stärke derselben, noch der kritischen Lage auf dem Festlande. Erst auf erneute Vorstellungen der französischen Heeresleitung entschloß sich die britische Admiralität, zwei alte Schlachtschiffe der „Formidable"-Klasse aus der „Kanal-Flotte" heranzuziehen und zwar „Queen" und „Implacable", die wegen ihrer Ausrüstung mit Torpedoschutznetzen und der guten Erhöhungsmöglichkeit ihrer Geschütze für diesen Zweck besonders geeignet erschienen. Gleichzeitig stellte sie jedoch die Forderung, diese Schiffe sobald als möglich durch die französischen Küstenpanzer der „Furieux"-Klasse zu ersetzen. Da diese aber überhaupt nicht in Dienst gestellt waren, boten die Franzosen, einsatzfreudiger als die Engländer, sofort die Kreuzer „Kléber" und „Desaix" an. Diese wollte jedoch die britische Admiralität nicht im Westausgange des Kanals entbehren und auch ihre eigenen Kleinen Kreuzer nur so lange vor der Küste lassen, bis die Monitore in Stellung wären. Diese vorsichtige Haltung schien ihr durch die Gesamtlage bedingt. Die „Kanal-Flotte" befand sich noch auf der Linie Portland—St. Nazaire, und die „Große Flotte" begann nach Vernichtung des „Hawke" durch „U 9" bereits zu dieser Zeit den Abmarsch nach Westen. Nach Verwendung der Hauptkräfte der „Dover-Patrol" zu Operationen an der flandrischen Küste blieben daher für die Kanalbewachung in der Tat nur die „Harwich"-Flottillen übrig. Dies war um so bedenklicher, als der Vorstoß deutscher Torpedoboote am 17. Oktober[2]) die Befürchtungen zu be-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 217. — [2]) Vgl. Seite 191.

stätigen schien, daß größere deutsche Unternehmungen zur See gegen die belgische Küste bevorständen. In dieser Auffassung ließ sich die britische Admiralität durch den Ausgang des Gefechtes bei Texel, das mit der Vernichtung der deutschen Boote endete, nicht irremachen, vielmehr betrachtete sie diese Unternehmung nur als Auftakt weiterer Ereignisse. Sie befahl daher den beiden von Portland her im Anmarsch befindlichen Linienschiffen statt in Dünkirchen vorläufig in Dover einzulaufen. Mit dieser Verzögerung ihres Einsatzes an der flandrischen Küste war zweifellos eine Entlastung der deutschen Landfront erreicht, eine nicht unwesentliche strategische Rückwirkung des sonst so wenig glücklich verlaufenen Vorstoßes der 7. Torpedoboots-Halbflottille.

Am 17. Oktober traf Admiral Hood um Mitternacht auf seinem Flaggschiff „Attentive" vor Nieuport ein und trat sofort in Verbindung mit der Küste. Die belgische Armee stand zu dieser Zeit auf dem linken Yser-Ufer, nur einzelne Posten waren auf der anderen Seite bis Lombartzyde, Rattevalle und Mannekensvere vorgeschoben. Der König der Belgier befand sich in La Panne. Die Aufgabe der britischen Schiffe ging dahin, jede Landung deutscher Truppen zwischen Nieuport und diesem Platz zu verhindern und durch Artilleriefeuer von See her den deutschen Vormarsch zum Stehen zu bringen. 11 englische Marineflugzeuge, von denen allerdings nur 5 für Kriegszwecke zu brauchen waren, sowie 10 Armeeflugzeuge sollten von Dünkirchen aus die Operation unterstützen, 2 Fesselballons waren zu demselben Zweck unterwegs nach dem Festlande.

Am 18. Oktober waren die Monitore, von vier Zerstörern gegen U-Bootsangriffe gesichert, bei Tagesanbruch in Stellung; alle anderen Streitkräfte mit Ausnahme der „Attentive" hatte Admiral Hood bereits wieder nach Dover beziehungsweise zur Bewachung des Kanalausganges zurückgeschickt.

Gleichzeitig begann der deutsche Angriff auf die vorgeschobenen belgischen Posten. Bald wurde deutsche Infanterie im Vordringen gegen Westende-Dorf gemeldet, während bei Westende-Bad eine deutsche Batterie festgestellt wurde. Gegen diese und weitere Stellungen bei Middelkerke vorgehend, befanden sich die englischen Seestreitkräfte bald in einem Hagel von Schrapnells. Um 11 Uhr Vm. richteten sie auf Wunsch der belgischen Heeresleitung ihr Feuer weiter landeinwärts gegen Lovie und Blockhuis Farm. In dem heißen Kampf erlitten sie nur geringe Verluste. Anderseits war es, bei der Höhe der Dünen und ohne Beobachtung und Leitung von Land aus, für die Schiffe schwierig, die Wirkung des eigenen Feuers festzustellen. Immerhin wurde es von englischer und belgischer Seite dem Eingreifen der bald durch französische Torpedoboote verstärkten Seestreit-

kräfte zugeschrieben, daß Lombartzyde an diesem Tage gehalten werden konnte. Auf Befehl der Admiralität setzte Admiral Hood seine Flagge nunmehr auf den Zerstörer „Amazon" und sandte auch die „Attentive" nach Dover zurück. Inzwischen glaubte man aus verschiedenen Anzeichen schließen zu können, daß ein Vorstoß deutscher Schlachtkreuzer mit leichten Streitkräften gegen die belgische Küste unmittelbar bevorstände. Kommodore Tyrwhitt klärte daher mit den „Harwich"-Flottillen in Richtung Terschelling auf, während zu seiner Aufnahme die Linienschiffe „Queen" und „Implacable" mit dem Kleinen Kreuzer „Sapphire" und vier Zerstörern durch die Downs nach Osten gingen, ein sehr unzureichender Rückhalt, wenn wirklich ein deutscher Vorstoß erfolgt wäre. Statt deutscher Seestreitkräfte erschien jedoch nur ein Lazarettschiff, die „Ophelia"[1]).

Mit der Wegnahme dieses Schiffes glaubten die Engländer nach Corbett den deutschen Plan eines größeren Vorstoßes gegen den Kanal zum Scheitern gebracht zu haben. Diese erhebliche Überschätzung der Bedeutung eines harmlosen Lazarettschiffes beweist, daß die englische Nervosität damals einen Höhepunkt erreicht hatte, der nur aus der Gesamtlage erklärt werden kann.

Die tatsächliche deutsche Gegenwirkung von See aus blieb auf die Verwendung von U-Booten beschränkt. In der Ungewißheit aber über die Wirksamkeit des englischen Minenfeldes vor dem östlichen Kanalausgang, der erst die wertvollen Meldungen von „U 28" (v. Forstner) nach seiner Rückkehr aus dem Kanal am 16. Oktober ein Ende machten, hatte man mit dem weiteren Einsatz noch gezögert. So kam es, daß sich beim Beginn der Kämpfe an der flandrischen Küste die bisher in den Kanal eingedrungenen Boote ohne Ablösung auf der Rückfahrt befanden. Nur ein Boot, „U 21" (Hersing), war im Vormarsch gegen Ostende, wo Flieger am 13. Oktober 5 englische Kriegsschiffe und 20 Transportdampfer zur Ein- und Ausschiffung von Truppen festgestellt hatten, die es angreifen sollte. Das Boot war am 14. Oktober ausgelaufen und geriet am 16. Oktober bei Schouwen-Bank-Feuerschiff im Nebel in eine englische Zerstörersicherung. (Karte 11, Nebenk. A.) Das Zusammentreffen schildert der Kommandant, Kapitänleutnant Hersing, im Kriegstagebuch folgendermaßen:

»1 Uhr Nm. voraus, 500 m ab, Zerstörer in Sicht. Schnelltauchen. Nachdem das Boot auf Tiefe ist, werden zwei Zerstörer ausgemacht, die mit hoher Fahrt und wechselnden Kursen auf- und abdampfen und eine halbe Stunde später in Dwarslinie auf „U 21" zuhalten. Auf 20 m gegangen. Die Zerstörer fahren über „U 21" hinweg. Das Schrauben-

[1]) Vgl. Seite 200.

geräusch ist im ganzen Boot deutlich vernehmbar. Mit dem Unterwasserschallempfänger werden die Schallglocken des Schouwen-Bank-Feuerschiffs angesteuert, aber 3.10 Uhr Nm. stößt das Boot auf der Nordkante der Sandbank auf und dreht auf 10 m Tiefe nach St. B., um freizukommen. Da die Zerstörer dauernd in der Nähe sind und alle 10 bis 15 Minuten aus dem Nebel auftauchen, auf 15 m Tiefe nach See zu gehalten. Hierbei kommt das Boot von neuem fest. Bei dem Versuch, mit wenig Auftrieb vom Grunde freizukommen, ohne an der Oberfläche sichtbar zu werden, wird das Boot vom Strom auf die Bank heraufgedrückt und bleibt auf 14 m liegen. Es kommt durch Rückwärtsschlagen der Maschinen wieder frei, stößt aber bald darauf wieder auf Grund und rutscht nun bis 7 m Tiefe auf die Bank herauf. Da die Zerstörer dicht hinter „U 21" sind und die Bank nirgends weniger als 6,8 m Wassertiefe hat, mit langsamer Fahrt das Boot durch den Sand über die Bank gedrückt. Um 6.20 Uhr Nm. war das Boot, ohne Beschädigungen erlitten zu haben, wieder frei und wurde bald darauf auf 30 m auf Grund gelegt.«

Minengefahr und starke Zerstörerbewachung verhinderten auch am folgenden Tage den Durchbruch westlich der Sände, dagegen gelang dieser am 18. Oktober dicht unter der holländischen Küste. Bereits am Vormittag stand Hersing zwischen Wandelaar- und Wielingen-Feuerschiff vor der Scheldemündung und Zeebrügge. Nicht weit von der Einfahrt zu diesem Hafen ragten Masten eines Dampfers aus dem Wasser, wobei zweifelhaft blieb, ob dieser englischen Minen oder einem deutschen U-Boot zum Opfer gefallen wäre. Der auffallend geringe Schiffsverkehr beschränkte sich durchweg auf kleinere Fahrzeuge. Die Reede von Ostende war vollständig leer, über der Stadt lagen Brandwolken, während in der Richtung auf Nieuport das Aufblitzen der Geschütze und Platzen der Schrapnells heftige Kämpfe verriet. Bei dem Wielingen-Feuerschiff längsseit gehend, erfuhr Hersing, daß die großen Schiffe Ostende bereits am 14. Oktober verlassen hatten, anscheinend standen dort bereits deutsche Truppen. Unter diesen Umständen schien es ihm durchaus möglich, dort oder in Zeebrügge einzulaufen, um diese Plätze vor den weiteren Vorstößen nach Calais und Dover als Stützpunkt zu benutzen, wenn es ihm nur gelänge, funkentelegraphisch über Norddeich die Bestätigung seiner Vermutungen zu erhalten. Als er dies nach einer Nacht auf dem Grunde am nächsten Morgen (19. Oktober) versuchte, brach beim Aufrichten der F. T.-Masten ein Teil der Takelage, fast zur gleichen Zeit platzte ein Hochdruckluftrohr. Auf diese Weise ohne Nachrichten und nicht in der Lage, die Havarien mit Bordmitteln zu beseitigen, mußte er seine Absicht leider auf-

geben und die Heimreise antreten, die ohne weitere Zwischenfälle am 20. Oktober in Emden ihr Ende fand.

Inzwischen war das am Westufer der Schelde stehende Matrosenregiment des Kapitäns z. S. Karl Träger auf Befehl der Obersten Heeresleitung am 18. Oktober durch eine bayerische Landwehrbrigade abgelöst und mit der Eisenbahn nach Brügge in Marsch gesetzt worden. Die übrigen Teile der Marinedivision folgten am 20. und 21. Sie trafen in Brügge noch die 37. Landwehrbrigade an, deren treue Unterstützung in den ersten schweren Gefechtstagen am Dyle-Kanal vor Antwerpen noch in guter Erinnerung war. Die Brigade marschierte kurz darauf an die Yser-Front ab, wo ihr tapferer Führer, Generalleutnant v. Meyer, bald darauf fiel.

An der gesamten Front in Flandern waren jetzt die deutschen Angriffsbewegungen im Gange. (Karte 11.) Zum ersten Male wurde um Ypern schwer gerungen. Bei Middelkerke westlich Ostende stand die 4. Ersatzdivision unter General v. Werder starken belgischen Kräften gegenüber. Von See aus feuerten die britischen Monitore und Zerstörer flankierend gegen die deutschen Stellungen in den Dünen und riefen damit viel Unruhe hervor.

Die der Küste zunächst stehende 4. Ersatzdivision meldete daher schon am 18. Oktober, daß sie infolge der Artilleriewirkung der Schiffe nicht weiter vorrücken könne. Daraufhin verzichtete das Generalkommando des III. Reservekorps darauf, die Division bei Nieuport weiter vorgehen zu lassen und beschloß, sie weiter südlich bei Mannekensvere hinter der 5. Reservedivision herüberzunehmen. Dieser Ansicht entsprechend wurden in den folgenden Tagen in steigendem Maße Teile der Division weiter landeinwärts eingesetzt und dieses Programm wurde, wenn auch nicht ohne Schwankungen, bis zur Zurückziehung der britischen und französischen Flotte am Ausgang des Monats durchgeführt[1]).

Kontreadmiral Witschel wurde zu jener Zeit der Ersatzdivision als seeartilleristischer Berater zur Verfügung gestellt; unter seinen fachmännischen Weisungen erwies sich die deutsche Artillerie der ungewohnten Aufgabe, leicht bewegliche Seeziele zu bekämpfen, bald über Erwarten gut gewachsen. Mit wenigen 15 cm- und 10 cm-Feldgeschützen gelang es zunächst, die Seestreitkräfte in ungefährlicher Entfernung zu halten. Diese feuerten vom 19. Oktober ab mit der zunehmenden Heftigkeit der Kämpfe fast ohne Unterbrechung. Hierbei fiel der Zerstörer „Viking" durch Bersten eines seiner 10,2 cm-Geschütze aus. Bei der Unmöglichkeit direkter Beobachtung von See her erfolgte die Zielbestimmung durch

[1]) Mitteilungen des Reichsarchivs nach den Kriegstagebüchern der beteiligten Landstreitkräfte.

Signale von Land aus. Die Hauptanstrengung der feindlichen Zerstörer und Monitore, richtete sich zunächst gegen eine Reihe von Batterien, die sich von der Ostender Straße hinter Westende-Bad und Slype bis zu 5 km landeinwärts erstreckten, aber bereits um 4 Uhr Nm. stellte sich Munitionsmangel ein, gerade, als die Lage an Land die Aufrechterhaltung der Beschießung um jeden Preis forderte. Nicht nur war zu dieser Zeit der vorgeschobene belgische Posten bei Beerst schon verloren gegangen, vielmehr gerieten auch die belgischen Stellungen in dem vorgewölbten Bogen der Yser zwischen Tervaete und Schoorbakke durch deutsches Flankenfeuer in Gefahr. Dabei verfügte Admiral Hood, auch als die Kämpfe am 20. Oktober mit erneuter Stärke auflebten, außer den Monitoren nur über fünf französische und sieben englische Zerstörer. Trotz der kritischen Lage war die britische Admiralität noch nicht zu bewegen, Linienschiffe oder auch nur die Kleinen Kreuzer der „Dover Patrol" gegen die Küste einzusetzen. Dagegen wurden nunmehr alte Kanonenboote (Sloops), wie „Hazard" und „Bustard" (je zwei 12 cm-Geschütze), zu dem Küstengeschwader entsandt, während man noch ältere wie „Vestal", „Rinaldo", „Wildfire" und „Excellent" beschleunigt hierfür ausrüsten ließ. Auf letzterem wurde in Portsmouth ein 23,5 cm-Geschütz eingebaut.

Das Schwergewicht des deutschen Angriffes schien sich nach den englischen Beobachtungen am 20. Oktober gegen Lombartzyde und Bamburgh Farm zu richten, den Außenposten des Brückenkopfes von Nieuport. Nach der britischen Darstellung, der die Schilderung folgt[1]), wurde der deutsche Angriff durch schwere Batterien in dem Dreieck Westende—Middelkerke—Slype unterstützt. Diese wurden daher von den Seestreitkräften unter Feuer genommen. Mit dem Fortschreiten des deutschen Angriffes aber konzentrierten letztere ihr Feuer auf Truppenansammlungen bei Westende sowie schwere Batterien dort und bei Blockhuis Farm. Bald hatten die Monitore Blockhuis zum Schweigen gebracht, während Zerstörer die Batterie bei Westende-Bad beschäftigten. Als der deutsche Angriff seinen Höhepunkt erreichte und die Westende-Batterie immer noch feuerte, ging Admiral Hood, um das Feuer derselben wenigstens von ihren Landzielen abzulenken, mit höchster Fahrt mit allen Zerstörern zum Nahgefecht über. Hierbei wurde sein Flaggschiff, der Zerstörer „Amazon", mehrmals schwer getroffen und außer Gefecht gesetzt.

Schon am Morgen war der deutsche Druck auf die Nieuport-Front so bedrohlich geworden, daß die Belgier um eine englische Marine-Maschinengewehrabteilung zu ihrer Unterstützung gebeten hatten. Darauf-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 222 ff.

hin waren von den Monitoren 20 Mann gelandet worden. Auf dem Vormarsch gegen Bamburgh Farm gerieten sie jedoch in deutsches M.-G.-Feuer und wurden restlos aufgerieben. Die Eroberung der Farm durch die Deutschen entschied über das Schicksal von Lombartzyde. Die Straßen des Ortes lagen nunmehr unter deutschem Längsfeuer. Ein Befehl nach dem andern forderte jetzt verstärktes Feuer der Seestreitkräfte, aber vergeblich. Zwar liefen diese sofort auf 1000 m an die Küste heran, aber um 6 Uhr Nm. hatten sie ihre Munition verschossen, der Rückzug der Belgier auf Nieuport wurde unvermeidlich. Auch alle übrigen Stellungen östlich des Kanals von Ypern mußten geräumt werden. Sobald dies geschehen war, sollten die Schiffe die Stellungen unter Feuer nehmen. Zunächst aber mußten die Zerstörer nach Dover zurück, um Munition zu holen, während die Monitore die ihrige in Dünkirchen erwarteten. Nur der schwer beschädigte Zerstörer „Amazon" blieb mit Admiral Hood an Ort und Stelle. Für den folgenden Tag (21. Oktober) wurde die Entscheidung erwartet, aber erst am Nachmittag konnte die Munition für die Monitore die Themse verlassen. Dagegen trafen bei Tagesanbruch der Kleine Kreuzer „Foresight", das Kanonenboot „Hazard" und vier weitere Zerstörer („Lizard", „Lapwing", Crusader" und „Cossak") vor der Küste ein. Admiral Hood stieg auf „Foresight" über und sandte den Zerstörer „Amazon" zur Reparatur nach England zurück. Um 8 Uhr Vm. eröffnete er, anscheinend mit guter Wirkung, das Feuer auf Lombartzyde, eine Stunde später dehnte er es über die deutschen Gräben bis Groote Bamburgh aus, wo Truppen und Brückenmaterial versammelt wurden. Schließlich wurde auch das hinter den feindlichen Stellungen gelegene Gebiet bei Schuddebeurze unter Feuer genommen. Dort hatte, nur 3600 m vor den deutschen Stellungen aufsteigend, einer der englischen Marine-Fesselballons eine schwere Batterie festgestellt, wurde aber durch das außerordentlich genaue deutsche Feuer nach fünf Minuten zum Niedergehen gezwungen. Er stieg später, in 8000 m Entfernung, bei Coxyde-Bad wieder auf, und von diesem Punkte aus, der nunmehr Leitstand für den Einsatz der Seestreitkräfte wurde, war es möglich, das Feuer der Schiffe auf eine deutsche Batterie bei Roodeport Farm zu lenken, welche bald zum Schweigen gebracht wurde. Am Nachmittag wurden Anstrengungen auf deutscher Seite bemerkbar, den Flußübergang zu erzwingen. Die Seestreitkräfte erhielten daher den Befehl, ihre Ziele nunmehr unter allerheftigstes Schnellfeuer zu nehmen. Als der Abend anbrach, hatten die Schiffsgeschütze elf Stunden ohne Unterbrechung gefeuert, „Foresight" allein über 1100 Granaten. Der von den deutschen Truppen angestrebte Flußübergang bei Groote Bamburgh war nicht gelungen.

Im Höhepunkt des Kampfes hatten Gerüchte über die Anwesenheit deutscher U-Boote die Seestreitkräfte von neuem beunruhigt. Es wurde anscheinend bekannt, daß „U 21" am 18. Oktober bei dem Wielingen-Feuerschiff dicht vor der Scheldemündung aufgetaucht war, und nun hieß es mit Bestimmtheit, das Boot sei in Ostende eingelaufen. Daraufhin wurden sofort besondere Maßnahmen zum Schutze der Munitionszufuhr getroffen, während Admiral Hood, unverzüglich seine Flagge auf „Crusader" setzend, mit einer Anzahl von Zerstörern die Sicherung der schießenden Schiffe gegen U-Bootsangriffe übernahm. Das Kanonenboot „Hazard" wurde aus dem Gefahrbereich zurückgenommen, und der Kreuzer „Attentive" sollte ihm folgen, sobald die Monitore zurück wären. Für alle Fälle legten die Franzosen während der Nacht östlich von Ostende ein Minenfeld aus. Es war blinder Alarm. „U 21" war nicht über Ostende hinaus nach Westen vorgedrungen und hatte bereits am 18. Oktober die Heimreise angetreten.

Ruhiger war der nächste Tag (22. Oktober) an der Küste, da die Deutschen ihre Anstrengungen weiter landeinwärts verlegt hatten. Im Tervaete-Abschnitt gelang es ihnen, sich auf dem Westufer der Yser einzugraben. Weiter nördlich konnten dagegen die Belgier unmittelbar vor Lombartzyde von neuem Fuß fassen und am 23. Oktober diesen Platz unter dem schützenden Feuer der Monitore und des Kanonenbootes „Bustard" wieder erobern. Auf diese Weise war es nach englischer Auffassung der Mitwirkung der Seestreitkräfte zu verdanken, daß die Schleusen von Nieuport gegen den deutschen Ansturm gehalten wurden. Wer aber diese besaß, konnte jedem weiteren Vordringen des Gegners ein Ende machen. Das sollte sich bald zeigen.

Am Abend des 22. Oktober hatte Admiral Hood in Dünkirchen eine Besprechung mit dem englischen Verbindungsoffizier bei der belgischen Armee und mit Admiral Favereau, der die französischen Seestreitkräfte im Kanal befehligte. Dort war inzwischen auch die 42. französische Division eingetroffen und nach Nieuport weitergeleitet worden, um nach einem Plan des Generals Joffre, unterstützt von den Seestreitkräften, zum Gegenangriff an der Küste vorzugehen, wenn möglich, Ostende wiederzuerobern und die Deutschen von der Küste abzudrängen. Zu dem gleichen Zweck war schon seit dem 19. Oktober das I. und IV. englische Korps zusammen mit der 3. Kavalleriedivision unter General Byng bemüht, über Ypern und Thourout Brügge zu erreichen. Erhebliche deutsche Verstärkungen brachten zwar diese Bewegung bis zum 21. Oktober zum Stillstand, jedoch beabsichtigte General Joffre, sie nach Eintreffen seines IX. Korps und weiterer Truppen

in Ypern am 24. Oktober wiederaufzunehmen. Der französisch-belgische Vorstoß an der Küste sollte sie einleiten. Die Vorbereitungen waren so geheim wie möglich getroffen worden. Am Morgen des 23. wurde Admiral Hood benachrichtigt, daß die Franzosen bis 10 Uhr Vm. von Nieuport nach Nordosten vorrücken und sich dann nach Norden wenden würden. Hierbei sollte er sie unterstützen. Noch bevor aber diese Bewegung in Gang kam, waren ihr die Deutschen durch einen neuen Angriff gegen Lombartzyde zuvorgekommen. Erst nachdem dieser abgeschlagen war, konnten die Franzosen am Nachmittag mit Hilfe der Seestreitkräfte durch Lombartzyde gegen Westende vorrücken. Schon sah es aus, als ob der Vorstoß an der Küste glücken werde, als das Feuer der Schiffsgeschütze gegen weiter landeinwärts liegende Ziele gerichtet werden mußte. Das Schwergewicht des deutschen Angriffs hatte sich inzwischen nach Süden gegen die belgischen Stellungen zwischen St. Georges und Tervaete verschoben. Diese wurden durch die bereits festgestellten deutschen schweren Batterien bei Roodepoort Farm und Blockhuis in der Längsrichtung bestrichen. Wenn es nicht gelang, diese Batterien zum Schweigen zu bringen, war der durch sie gefährdete Teil der Front nicht länger zu halten. Gegen sie richtete sich daher nunmehr das Feuer der Seestreitkräfte. Es erwies sich jedoch trotz allen Anstrengungen nicht als wirksam genug; eine Verstärkung der Belgier durch eine Brigade der 42. französischen Division ließ sich nicht länger hinausschieben. Infolgedessen kam der so günstig begonnene Angriff an der Küste vor Westende zum Stehen. Noch aber wußten die englischen und französischen Seestreitkräfte nicht, daß an diesem Tage in der Tat zwei deutsche U-Boote nicht weit von ihnen auf der Lauer lagen. (Karte 11.)

Auf deutscher Seite war mit dem Beginn der Kämpfe an der flandrischen Küste die Möglichkeit des Eingreifens feindlicher Seestreitkräfte durchaus in Betracht gezogen worden.

Während nach Zeitungsnachrichten vom 15. Oktober Teile der englischen Flotte sowohl auf der Reede von Leith als auch im Tyne und Humber liegen sollten, meldeten Telegramme vom 16. Oktober bereits, daß solche zwischen Dünkirchen und Calais kreuzten. Die kanadischen Transporte seien in Plymouth eingelaufen, die Truppen aber an Bord geblieben, was auf eine baldige Überführung nach Le Havre schließen lasse. Am 20. Oktober telegraphierte der deutsche Admiralstab an die Flottenleitung, daß in den nächsten Tagen die Einnahme von Dünkirchen angestrebt werde, der später die von Boulogne folgen sollte. Es sei zu erwarten, daß feindliche Seestreitkräfte an der Verteidigung teilnehmen würden, daher sollten U-Boote gegen sie vorgehen, sobald die jetzt im Kanal befindlichen zurück wären. Vorbe-

reitungen sollten getroffen werden, eine U-Boots-Halbflottille nach Zeebrügge zu verlegen, sobald die Einfahrt minenfrei gemeldet werde.

Inzwischen kehrte „U 20" (Droescher) und „U 21" (Hersing) aus dem Kanal zurück. Am folgenden Tage (21. Oktober) wurde die Forderung nach verschärfter Tätigkeit der U-Boote im Kanal bereits dringender:

»Generalstab der Armee legt großen Wert auf die Vertreibung feindlicher Schiffe, die eigenem rechten Flügel vor Dünkirchen Verluste zufügen. Wenn möglich, U-Boote vor Calais entsenden.«

Daraufhin wurde „U 27" (Wegener), das eigentlich nach den Hebriden vorstoßen sollte, nach Calais, „U 24" (Schneider) nach Boulogne und „U 30" (v. Rosenberg) nach Le Havre entsandt. Trotz starker Verschlechterung des Wetters liefen die Boote noch am gleichen Abend aus. Schon bei Haaks-Feuerschiff trafen sie nach übereinstimmender Beobachtung auf die erste feindliche Gegenwirkung. (Karte 11, Nebenk. A.) Scheinbar harmlose Segelfahrzeuge und Fischdampfer lagen dort in regelmäßigen Vorpostenlinien und waren nur schwer zu umgehen oder abzuschütteln. Auch bei Maas-Feuerschiff standen solche und suchten ersichtlich bei Annäherung der U-Boote durch Wegfieren der Segel oder starkes Qualmen Zerstörer herbeizurufen. Nach gefahrvoller Fahrt durch englische Minen bei Noord Hinder-Feuerschiff traf „U 24" schließlich am 23. Oktober Nm. vor Nieuport ein, dessen Häuser an dem flachen Strand schon von weitem sichtbar wurden. Einem Kleinen Kreuzer mit zwei Schornsteinen und zwei Masten folgte es nach Land zu. Dort tobte, wie deutlich beobachtet werden konnte, heftiger Artilleriekampf. Ein Luftschiff und ein Fesselballon standen über dem Kampfgebiet; dicht unter Land dampften der Kreuzer und zwei Torpedoboote hin und her, ohne daß auszumachen war, ob sich die Schiffe am Kampf beteiligten. Ein unbemerktes Herankommen war jedoch nach Ansicht des Kommandanten, Kapitänleutnant Schneider, wegen der vorgelagerten Sände ausgeschlossen. Gegen 5 Uhr Nm. verschwand der Kreuzer in Richtung Ostende, während ein Torpedoboot nach Dünkirchen lief. Bald darauf legte sich „U 24" nur 8 sm von der Küste zwischen Dünkirchen und Nieuport auf Grund. Am folgenden Morgen (24. Oktober) aber fuhr Kapitänleutnant Schneider nach Boulogne weiter, da er ohne genauere Nachrichten über die Kriegslage und ohne Verbindungsmöglichkeit mit den eigenen Truppen an der Küste sowie infolge der vorgelagerten Sände eine ersprießliche Tätigkeit an dieser Stelle nicht erhoffen konnte.

„U 30" (v. Rosenberg) befand sich seiner Aufgabe entsprechend zu dieser Zeit schon im Englischen Kanal. Es war am 22. Oktober bei Maas-Feuerschiff mit „U 24" zusammengetroffen, hatte am folgenden Morgen in der Nähe von West Hinder-Feuerschiff mehrere Minensperren passiert, unter-

tauchte am Abend die Zerstörerlinie zwischen Dover und Calais und ging kurz nach Mitternacht bei Kap Gris Nez auf den Grund. (23./24. Oktober.)

„U 27" (Wegener), das zwischen Dünkirchen und Calais kreuzen sollte, war inzwischen nach mancherlei Gegenwirkung kurz vor Noord Hinder-Feuerschiff, vor einer Vorpostenkette von Fischdampfern tauchend, in eine Minensperre geraten. Nur der Minenabweiser, dessen einer Drahtständer hierbei an einem Minenankertau zu Bruch ging, rettete das Boot vor der Vernichtung. Als es bald darauf in der Nähe des Feuerschiffes wieder auftauchte, sichtete Kapitänleutnant Wegener zwei aus dem Wasser ragende Masten. Neben ihnen verriet eine eben vom Wasser überspülte und nur zeitweise sichtbar werdende Mine erst die ganze Gefahr, in der das Boot während der Unterwasserfahrt geschwebt hatte. Bald darauf hatte es nach im ganzen 45stündiger Fahrt den Standort erreicht, von dem die befohlene Unternehmung ausgehen konnte. Eben nördlich der Out Ruytingen-Sände und 9 sm von Calais legte es sich auf Grund. (Karte 11.)

Mithin befanden sich am Abend des 23. Oktober drei deutsche U-Boote in unmittelbarer Nähe des Brennpunktes der Kämpfe an der flandrischen Küste. Leider waren jedoch noch keine Vorbereitungen getroffen, sie nunmehr durch F. T.-Befehl von der Küste aus gegen wichtige Ziele anzusetzen, vielmehr blieben sie auf die bald überholten Anweisungen der schriftlichen Operationsbefehle angewiesen. Aber noch bevor sie in Erscheinung traten, kannten die Befürchtungen der Engländer, obgleich ihnen die besonderen Schwierigkeiten eines U-Bootsangriffes in den flachen und strömenden Gewässern vor Nieuport zur Genüge bekannt sein mußten, bereits keine Grenzen mehr.

Schon am 22. Oktober wollten das Kanonenboot „Wildfire" und der Zerstörer „Myrmidon" von U-Booten angegriffen worden sein. Darauf befahl die Admiralität, daß alle Schiffe, die nicht dringend an der Küste gebraucht würden, sofort nach Dünkirchen einzulaufen hätten. Gleichzeitig wurden drei Fischdampfer mit U-Bootssuchgeräten, sowie eine Zerstörerdivision aus Harwich herübergesandt, die mit Sprengladungen[1]) im Schlepp die Bekämpfung der U-Boote in den flachen Gewässern aufnehmen sollten. Auch wurden Leichter ausgerüstet, um die größeren Schiffe während der Beschießung mit Netzen gegen U-Bootsangriffe zu sichern. Von allen diesen Maßnahmen aber versprach man sich nach der englischen Darstellung[2]) wenig, solange Ostende den deutschen U-Booten als Stützpunkt dienen konnte.

[1]) Von den Linienschiffen „Venerable" und „Irresistible" in Dover mit Bordmitteln hergestellt.

[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 228.

Admiral Hood erhielt daher auf Drängen der Admiralität am 23. Oktober endlich die Erlaubnis, den Platz zu beschießen, außerdem waren Blockschiffe bereit gestellt worden, um unter dem schützenden Feuer der Seestreitkräfte bis in die Hafeneinfahrt vorgetrieben und dort versenkt zu werden. Kaum war der Befehl erteilt, als die günstigen Aussichten des französischen Vorstoßes gegen Westende die Hoffnung wieder aufleben ließen, Ostende doch noch zurückzuerobern. Der britische Admiral wurde daher angewiesen, mit der Beschießung zu warten, bis Nachrichten von General French über die Beurteilung der Lage vorlägen. Von Dünkirchen aus wurde ihm mitgeteilt, daß die Offensive am nächsten Morgen wieder aufgenommen werden sollte, und daß die Franzosen am Plasschendaele-Kanal einen zweiten Vorstoß gegen Bamburgh Farm planten. Diese Bewegung suchte er am 24. Oktober mit den inzwischen noch verstärkten Seestreitkräften zu unterstützen. Zwar war der Monitor „Severn" nach England gesandt worden, um seine 15,2 cm-Geschütze, deren Mündungen sich gesenkt hatten, in den Schildzapfen umzulegen, der britische Admiral verfügte aber an diesem Tage, von den beiden anderen Monitoren und dem „Bustard" abgesehen, sowohl über die alten Kreuzer „Brilliant" und „Sirius", wie die Kanonenboote „Rinaldo" und „Wildfire" und acht britische und französische Zerstörer. Nach heftiger und den ganzen Tag über durchgeführter Beschießung der angegebenen Landziele kam um 4 Uhr Nm. der Befehl: „Feuer einstellen!" Die Franzosen hatten Bamburgh Farm genommen und waren im Begriff, nach Westende durchzubrechen.

Bereits wurden auf deutscher Seite Teile der Marineinfanterie und einige Kompagnien des Matrosenregimentes als Reserven bei Ostende bereit gestellt und nahmen an den heftigen, aber zunächst ergebnislosen Kämpfen der folgenden Tage westlich von Middelkerke teil. (Karte 11.) Eine andere Abteilung der Marineinfanterie unter Oberstleutnant Lessing war auf Befehl des Armeeoberkommandos IV schon am 23. Oktober nach Thourout in Marsch gesetzt worden.

Infolge der bis zum 23. Oktober Nm. an der Küste erzielten Erfolge lebte bei den Verbündeten die Hoffnung wieder auf, doch noch Ostende zu erreichen. Daher wurde die beabsichtigte Zerstörung der dortigen Kais und Docks durch Beschießung von See her von neuem auf ein bis zwei Tage hinausgeschoben, nur die Eisenbahnstation und ihre Zuführungen sollten von den Seestreitkräften sofort unter Feuer genommen und ebenso jede etwa im Hafen festzustellende Tätigkeit des Feindes gestört werden. Als jedoch dieser Befehl den britischen Admiral erreichte, war es zur Durchführung zu unsichtig geworden. Da überdies Flieger von Kingsnorth her keine Tätigkeit im Hafen feststellten, wurde Admiral Hood angewiesen, von einem Vorgehen

gegen Ostende abzusehen und sich wieder der Unterstützung des Küstenflügels der Verbündeten zuzuwenden.

Dies war um so dringender, als sich im Verlauf des 24. die englisch-französische Lage wesentlich verschlechtert hatte. Den Durchbruchsversuchen der Verbündeten waren nach der englischen Darstellung[1]) von deutscher Seite immer heftigere Angriffe mit immer stärkeren Streitkräften entgegengetreten. Nirgends konnte ein Fortschritt erzielt werden. Im Zentrum wurde die Lage geradezu verzweifelt. Am Tervaete-Bogen wurden die Belgier trotz glänzenden Gegenangriffen der französischen Division bald zum Rückzug gegen den Bever-Deich gezwungen. Diese Bewegung übertrug sich nach Norden auch auf den St. George's Sektor, die Truppen mußten über den Nordkanal zurückgehen. Es wurde daher notwendig, fast die ganze 42. Division nach dem Zentrum zu werfen, so daß alle Hoffnung auf die Weiterführung der Offensive an der Küste aufgegeben werden mußte.

Auch am 25. Oktober konnte von den Seestreitkräften nur wenig getan werden. Das Wetter war so dick, daß jede wirksame Luftaufklärung unmöglich war; auch lagen die anscheinend schweren Batterien, welche den neuen belgischen Stellungen großen Schaden zufügten, weit landeinwärts, und die einzige, welche festgestellt werden konnte, brachte, falls sie beschossen wurde, auch die französischen Außenposten bei Westende und Bamburgh Farm in die Feuerlinie der Schiffsgeschütze. Jede Anstrengung des britischen Admirals aber, sich weiter der Küste zu nähern, wurde nach seinem Eindruck durch neuerdings in den Dünen aufgestellte deutsche Geschütze verhindert. Noch schwieriger wurde die Lage, als es in der Nacht so stark zu wehen begann, daß die Monitore, welche in Dünkirchen Munition aufgefüllt hatten, dort bleiben und alle kleineren Fahrzeuge ebenfalls im Hafen Schutz suchen mußten. Aber auch die Deutschen schienen zu erschöpft, um einen ernsthaften Angriff auf die neue Beverdyk-Stellung zu versuchen. Immerhin mußten die Franzosen ihre Außenposten zurücknehmen, so daß sich am 26. Oktober im Küstensektor keine Truppen mehr östlich der Yser befanden, mit alleiniger Ausnahme eines schmalen Geländestreifens 1½ km nördlich von Nieuport.

Die anscheinende Ruhe der Deutschen hatte nur neuen Vorbereitungen zum Sturm gegolten. In aller Frühe nahmen sie am 26. Oktober ihre Angriffe auf der ganzen Linie mit solcher Stärke wieder auf, daß die Lage der Belgier schon um 11 Uhr Vm. kritisch wurde; Stunde um Stunde wurden die deutschen Angriffe mit voller Heftigkeit fortgesetzt und jeden Augenblick konnte die belgische Verteidigung zusammenbrechen.

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 229.

Die Seestreitkräfte wurden daher zur äußersten Anstrengung angespornt. Um 3 Uhr Nm. befanden sie sich alle in heißem Kampf, und nur dank ihrer Mitwirkung konnte der Küstensektor gehalten werden. Die 4. deutsche Ersatzdivision mußte den beabsichtigten Angriff auf Nieuport aufgeben. Noch aber hatten die deutschen Angriffe nicht den Höhepunkt erreicht, vielmehr wurde in den folgenden Stunden immer deutlicher, daß sich von Lombartzyde her eine gewaltige Kraftanstrengung vorbereitete. Dringende Signale ergingen daher an die Seestreitkräfte, dieses Dorf mit dem heftigsten Feuer zu überschütten, das sie nur immer ermöglichen könnten. Es geschah. Ein gewaltiger Granatenhagel ging über dem Platz nieder, und so konnte, wenigstens an der Seeflanke, die Stellung der Verbündeten gehalten werden. Fast wehrlos sahen sich die deutschen Truppen dem Flankenfeuer der Schiffe ausgesetzt[1]). Dagegen war es nicht gelungen, die deutschen Batterien auch im Zentrum niederzuhalten. Bald zogen sich die zusammengeschmolzenen belgischen Reihen gegen den Damm der Eisenbahnlinie Nieuport—Dixmuiden zurück. Es war die letzte Stellung, in der standgehalten werden konnte, aber sie wurde uneinnehmbar, wenn es gelang, sie nur so lange zu verteidigen, bis die Wasserdurchlässe des Eisenbahndammes verstopft waren und alles Land östlich von diesem unter Wasser gesetzt werden konnte. In dieser Absicht griff man zu dem alten und letzten Verteidigungsmittel Flanderns: Das Meer sollte zu Hilfe gerufen, blühende Landstriche durch Seewasser vernichtet werden, um die Kanalhäfen für England zu retten. Die Vorbereitungen waren getroffen, aber da die Überflutung zwei Tage zum Steigen brauchte, war es mehr als zweifelhaft, ob die erschöpften Belgier noch so lange aushalten würden. Viel hing daher von der Wirkung der Seestreitkräfte ab, so viel, daß ein deutscher Vorstoß zur See gegen diese mit großer Wahrscheinlichkeit erwartet wurde[2]).

Außer den „Harwich"-Flottillen standen nur zwei alte Linienschiffe zur unmittelbaren Abwehr eines solchen zur Verfügung. Trotz der entscheidenden Bedeutung des Kampfes um die Kanalhäfen wurden jedoch von deutscher Seite keine Überwasserstreitkräfte eingesetzt. Trotz der kritischen Lage an Land entschloß sich anderseits auch die britische Admiralität, erst während der Kämpfe vom 26. Oktober ein noch dazu veraltetes Linienschiff, die „Venerable", über den Kanal zu schicken.

Am nächsten Morgen (27. Oktober) erschien dieses unter der Flagge des Admirals Hood zum erstenmal vor Nieuport und nahm mit den übrigen Streitkräften Westende, Slype und Lombartzyde unter Feuer. Die besonders starke Wirkung der 30 cm-Granaten stellte das heldenhafte Aus-

[1]) Tagebuchaufzeichnung der 33. Ersatzbrigade nach Mitteilung des Reichsarchivs.
[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 230.

halten der deutschen Bataillone der 33. Ersatzbrigade auf eine härtere Probe denn je. Wenn auch die Verluste nicht sehr groß waren, so war doch die moralische Wirkung um so erheblicher. Anderseits hatten die Deutschen nach dem Eindruck der englischen Beobachter jetzt bereits so viele Geschütze in den Dünen eingebaut, daß die Schiffe nicht weiter als bis auf 3600 m gegen die Küste vordringen konnten. Dadurch wurde die Reichweite ihres Feuers landeinwärts erheblich eingeschränkt. Als noch dazu am Nachmittag ein schweres deutsches Geschütz zum Tragen kam, mußten sie sich völlig zurückziehen. Nur „Venerable" hielt länger aus. Zu Anker liegend und durch Netzsperren gesichert, feuerte dies Linienschiff von 8 Uhr Vm. bis 9 Uhr Nm. ununterbrochen. Es beschränkte nach Meldungen des Armee-Oberkommandos IV jede Bewegungsfreiheit der in seinem Bereich liegenden deutschen Truppen. Es wurden Zünder gefunden, nach deren Einstellung auf Entfernungen von 17 bis 22 km gefeuert worden war. Um 9.15 Uhr aber meldete ein Zerstörer der Sicherung ein U-Boot. Daraufhin verließ auch dieses Schiff trotz der Sicherung durch Netze und der offenkundigen Unmöglichkeit eines U-Bootsangriffes in den flachen, durch zahlreiche Sände geschützten Fahrwasserrinnen fluchtartig seine Bombardementsstellung und zog sich nach La Panne zurück. Hierdurch wurde die deutsche Landfront wesentlich entlastet. Wieder hatte die Tätigkeit der deutschen U-Boote, wenn auch nur mittelbar, starke Wirkungen ausgelöst, denn der Alarm war zweifellos auf das Operieren von „U 24" und „U 27" in diesen Gewässern zurückzuführen. (Karte 11.)

„U 27", Kommandant Kapitänleutnant Wegener, hatte vom 24. Oktober an von seinem ständigen Nachtliegeplatz nördlich der Out Ruytingen-Sände regelmäßige Unterwasservorstöße auf Calais zu unternommen. Luftschiffe vom „Parseval"-Typ, einige Zerstörer der „Mohawk"-Klasse, der Postdampfer Folkestone—Calais und ein Lazarettschiff unter der blauen englischen Flagge war alles, was ihm bis zum 24. Oktober auf diesen Vorstößen begegnet war, obwohl letztere allmählich bis zum Kap Gris Nez ausgedehnt wurden. Um so eigenartiger waren seine Erlebnisse auf dem Liegeplatz selbst gewesen. Beim Auftauchen am 25. Oktober wurden zu beiden Seiten des Bootes in Abständen von 500 m voneinander etwa fünf schwarze Gefäße entdeckt, die nur zeitweise an der Wasseroberfläche sichtbar waren. Der Wachoffizier, Oberleutnant zur See v. Ahlefeldt, schwamm, der Gefahr nicht achtend, trotz Seegang, an eines derselben heran und befestigte eine Stahlleine. Dann wurde diese von dem U-Boot ausgedampft, das Gefäß legte sich stark über und detonierte mit einer 30 m hohen Wassersäule. Es war also kein Zweifel, das Boot hatte die Nacht

mitten in einer englischen Minensperre zugebracht. Nur einem glücklichen Zufall war es zu verdanken, daß „U 27" nicht bereits am 23., beim Passieren dieses Gebietes, auf eine Mine gekommen war. Anderseits wurde es nun erklärlich, warum bisher weder bei Tage noch bei Nacht feindliche Fahrzeuge in diesem Gebiet angetroffen worden waren. Kapitänleutnant Wegener beschloß daher, dieses durch Sände zu beiden Seiten und Minen im Rücken gesicherte und mit Hilfe der Blinkfeuer von Dünkirchen und Calais auch bei Nacht leicht aufzufindende Gebiet nunmehr regelmäßig „als Schlafplatz" aufzusuchen. Nachdem er einige Minen durch M.-G.-Feuer beseitigt hatte, brachte er dort in der Folge neun Nächte zu, ohne auch nur einmal gestört zu werden. Dabei wurde mehrmals mit aufgerichteten Masten der Zeitungsdienst von Norddeich funkentelegraphisch abgenommen. Als das Wetter aber zusehends schlechter wurde, begann das Boot selbst auf dem Grund erheblich zu schlingern.

Während dieser Zeit hatte „U 24" (Schneider) in ähnlicher Weise weiter südlich vor Boulogne gekreuzt, die rote und grüne Boje der Vergoyer-Bank zum navigatorischen Abgangsort seiner Unterwasservorstöße machend. Am 24. Oktober versuchte es vergeblich zwei von Dover nach Boulogne fahrende Dampfer anzugreifen. Am 25. sichtete Kapitänleutnant Schneider vor Boulogne überhaupt keine einlaufenden Schiffe, dagegen gingen am Nachmittag zwei Lazarettschiffe von dort aus in See, während die Einfahrt durch einen bald verschwindenden, bald wieder in Sicht kommenden Zerstörer bewacht wurde. Am nächsten Morgen (26. Oktober) versuchte er zwei französische Zerstörer vor der Nordeinfahrt anzugreifen, wurde aber vorzeitig bemerkt. An Deck der Zerstörer war eine allgemeine Aufregung erkennbar, sie drehten ab. Um 12.27 Uhr mittags kam endlich ein als Angriffsobjekt geeigneter Dampfer der Linie Dover—Boulogne in Sicht. Wie schwierig aber den U-Bootskommandanten ihre Entschlüsse durch angeblich völkerrechtliche und im Kanal als dem Aufmarschgebiet der englischen Armee geradezu sinnlose Hemmungen gemacht wurden, geht aus den folgenden Bemerkungen im Kriegstagebuch deutlich hervor:

»Auf Schuß manövriert, nicht geschossen, da keine Truppen an Bord. Im letzten Augenblick bemerkt, daß der Dampfer auf seinem Achterdeck Lazarettwagen für die Armee an Bord hat. Ich bin der Überzeugung, daß der Dampfer noch anderes Kriegsmaterial an Bord gehabt hat, da das ganze Verdeck mit Segeltuch bespannt war, nach außenhin abgeschlossen. Die Lazarettwagen auf seinem Achterschiff standen offen an Deck.«

Erst am späten Nachmittag traf „U 24" schließlich auf einen Dampfer, bei welchem endlich die Verdachtsmomente genügten, um ihn als Truppen-

transportdampfer zu behandeln. Der Bericht hierüber lautet folgendermaßen:

»5.10 Uhr Nm. kam wieder ein großer Dampfer mit südlichem Kurs nach Boulogne zu in Sicht. Es wurde einwandfrei ausgemacht, daß sich sehr viele Menschen auf Oberdeck und Schanze befanden. Seitlich von ihm, ungefähr 3000 m herausgesetzt nach See, zu fährt ein Zerstörer. Auf Torpedoschuß manövriert, Heckschuß gefeuert. Nach ungefähr 40 Sekunden Detonation. Auf Tiefe gegangen, da voraus der Zerstörer fährt. Nach 10 Minuten aufgetaucht, Dampfer im Sinken begriffen. In der Nähe liegt ein Dampfer der Linie Boulogne—Dover, um ihn herum mehrere Zerstörer. Auf Tiefe gegangen, da Zerstörer mit großer Fahrt auf mich zukommt. Ein weiterer Angriffsversuch muß wegen der einbrechenden Dunkelheit und der Zerstörergegenwirkung aufgegeben werden.“

Das Boot holte nunmehr unter Wasser nach Westen aus, tauchte südlich der Sände von Le Colbart vor einem anscheinend englischen Zerstörer mit drei Schornsteinen auf 1000 m Entfernung und legte sich dann auf den Grund. Am 27. Oktober lud es zickzacklaufend, um sich nicht U-Bootsangriffen auszusetzen, die Batterie auf und fuhr unter Wasser durch lebhaften Segler- und Dampferverkehr nach der Küste von Dover herüber, um von dort aus den Rückmarsch nach der Heimat anzutreten. Die Gegenwirkung war bisher sehr schwach gewesen. Nach der Ansicht des Kommandanten hätte es den Zerstörern ein leichtes sein müssen, das Boot beim Aufladen abzufangen. Nachdem es aber durch den Torpedoschuß seine Anwesenheit endgültig verraten hatte, schien es richtiger, diese Gewässer zu verlassen. Bereits am Nachmittag passierte „U 24“ die Straße von Dover—Calais, lag am 27. Oktober, ohne es zu ahnen, in unmittelbarer Nähe von „U 27“, also ebenfalls mitten zwischen den englischen Minen bei den Ruytingen-Sänden auf Grund, fuhr am folgenden Tage mehrfach an treibenden Minen vorbei, erreichte in der Nacht zum 29. Oktober ungefährdet Maas-Feuerschiff und traf am Abend dieses Tages auf Borkum-Reede ein. Vier Tage später war auch „U 30“ dorthin zurückgekehrt. Vom 25. Oktober an hatte es unter Kapitänleutnant v. Rosenberg vor Le Havre gekreuzt. Auf der klar einzusehenden Reede lagen keine Kriegsschiffe, sondern nur 10 kleinere und kaum als Transportschiffe anzusprechende Dampfer. Bei der Gefahr des U-Bootsangriffes auf flachem Wasser schien ein Vorgehen gegen diese nicht lohnend. Dagegen wurde abends reger Handelsschiffsverkehr, auch von größeren Dampfern, beobachtet. Nachdem sich bis zum 30. keine Angriffsgelegenheit gefunden hatte, wurde das Boot durch kleine Maschinenhavarien und Feuchtigkeitserscheinungen in den

Sehrohren, die den guten Ausblick beeinträchtigten, zum Rückmarsch gezwungen. In der Nacht passierte es die Dover-Straße und ging dann ebenfalls zwischen den Sänden von Sandettié auf Grund. Am nächsten Vormittag (1. November) passierte es die dortige Minensperre und traf am 2. November in Emden ein.

Bereits am 23. Oktober war aber bei der Flottenleitung folgendes Telegramm eingegangen:

»Zwischen Nieuport und Dünkirchen wird rechter Flügel unserer Armee durch flachgehende Monitore beschossen. Landschlacht schreitet langsam nach Westen fort, Vernichtung der Monitore, vielleicht beim Auslaufen aus den Sänden, ist anzustreben.“

Darauf wurde als viertes Boot „U 19“ (Kolbe), auf dem sich der Chef der 3. U-Boothalbflottille, Kapitänleutnant Gayer, einschiffte, noch am Abend nach Westen entsandt. Es erhielt die Anweisung, bei Middelbank den Nordausgang der Sände zu bewachen, sollte aber die Schlacht inzwischen weiter nach Westen fortschreiten, zwischen Calais und Dünkirchen zu kreuzen und diese Stellung auch dann nicht zu verlassen, wenn die feindlichen Operationen auf dem Wasser aufhören würden, zumal sie jederzeit wieder einsetzen könnten. Da die Einrichtung einer fahrbaren F. T.-Station in der Nähe von Ostende von der Marinedivision in Aussicht genommen sei, solle versucht werden, mit dieser in F. T.-Verbindung zu treten, um unmittelbar genauere Nachrichten über die Kriegslage an der Küste einzuziehen. Dagegen warnte ein Telegramm der Marinedivision vor der Absicht, wie bereits geplant, in Ostende oder in Zeebrügge mit U-Booten einzulaufen. Es fehle vorläufig jede geeignete Artillerie, um feindliche Kreuzer zu vertreiben, Minenleger abzuwehren und die eignen Minensucher zu schützen. Man versuchte, diese Warnung auch den U-Booten im Westen durch Funkspruch über Norddeich mitzuteilen.

Inzwischen hatten trotz allen Schwierigkeiten die Minensucharbeiten der Marinedivision vor Zeebrügge mit behelfsmäßigen Mitteln begonnen. Bereits am 25. Oktober wurde eine feindliche Minensperre vor dem Hafen festgestellt. Eine Durchfahrtslücke konnte jedoch erst geschaffen werden, wenn weittragende Artillerie zur Vertreibung der englischen Blockadekreuzer schußbereit war.

Um seinen Anweisungen entsprechend möglichst schnell vorwärts zu kommen und auch während der Nacht in F. T.-Verbindung mit Norddeich zu bleiben, hatte „U 19“ seinen Vormarsch am 24. Oktober auch nach Einbruch der Dunkelheit über Wasser fortgesetzt. Da sichtete plötzlich bei Texel der Wachoffizier, Oberleutnant zur See Smiths, in der sehr dunklen Nacht ganz dicht bei dem Boot ein abgeblendetes Fahrzeug. Das Signal

zum „Schnelltauchen" gebend, drehte er hart ab, aber gleich darauf wurde das Boot am Vorsteven gerammt. Längsseit schlagend und mit dem Scheinwerfer leuchtend, erwies sich das rammende Fahrzeug als ein großer englischer Zerstörer mit vier Schornsteinen. Die weiteren Ereignisse schildert der Kommandant, Kapitänleutnant Kolbe, im Kriegstagebuch folgendermaßen:

»Die Besatzung arbeitete mit äußerster Anstrengung, um das Boot so schnell wie möglich herunterzubringen und die Schotten zu schließen. Es gelingt auch, mit äußerster Kraft voraus auf Tiefe zu kommen und sich dem Zerstörer zu entziehen, der bereits schießt, und dabei ein Stag des Minenabweisers trifft und zerreißt. Das Boot macht vorn durch zehn abgerissene Flanschbolzen des V. V.-Bugrohres Wasser, beide Rohre laufen voll, sonst bleibt der Druckkörper heil. Es glückt, das Wasser mit der vorderen Hilfslenzpumpe zu halten und das Boot auf 16 m Tiefe zu steuern, wenn es auch etwas nach V. V. fällt und dauernd stark vorlastig wird infolge des vorn eindringenden Wassers. Nach dem Stoß und dem Krachen beim Rammen ist anzunehmen, daß auch der Zerstörer sich schwer beschädigt hat.«

Von einer Fortsetzung des Marsches konnte unter diesen Umständen nicht mehr die Rede sein. Auf dem Rückmarsch wich „U 19" am nächsten Morgen bei Terschelling einem englischen Zerstörer mit zwei U-Booten aus, dann lief es am 26. Oktober in Wilhelmshaven ein.

Noch an dem selben Tage ging an seiner Stelle „U 28" (v. Forstner) mit dem gleichen Befehl in See. Gleichzeitig wurden die U-Boote im Kanal durch Norddeich vor Rammversuchen englischer Zerstörer und vor der bei Zeebrügge gefundenen Minensperre gewarnt, sowie angewiesen, auf die flachgehenden Monitore nur Torpedos mit 1 m Tiefeneinstellung zu schießen. Aber auch „U 28" erreichte nicht das ihm angewiesene Tätigkeitsgebiet. (Karte 11, Nebenkarte A.) Schon vor der Weser-Ems begegnete es einem feindlichen U-Boot. Dann machte es vor Texel und weiter südlich bei Maas-Feuerschiff die gleichen Erfahrungen wie die vorher ausgelaufenen U-Boote mit augenscheinlich im Dienste der feindlichen U-Bootsabwehr stehenden Seglern und Fischdampfern. Auch einem Kreuzer der „Arethusa"-Klasse mit einigen Zerstörern begegnete es, ohne daß bei der hohen Geschwindigkeit der Gegner der angesetzte Angriff gelang. Bald darauf wurde „U 28" durch einen einzelnen Zerstörer längere Zeit so hartnäckig verfolgt, daß erst die Feststellung einer Ölspur, die das U-Boot infolge eines undichten Ölbunkers an der Wasseroberfläche hinter sich herzog, die Lösung des Rätsels ergab. Weitere feindliche Zerstörer zwangen schließlich das Boot, sich bei Beginn der Dämmerung schnell tauchend für die Nacht

auf den Grund zu legen. Am andern Morgen (29. Oktober) kamen auf dem Weitermarsch unter Wasser in der Verbindungslinie von Maas-Feuerschiff nach der Themse außer zwei Zerstörern nacheinander mindestens 50 Dampfer, meist englischer und holländischer Nationalität in Sicht, die dort anscheinend zum Durchlotsen durch eine Sperre versammelt wurden. In der steilen kurzen See, die das Tiefensteuern erheblich erschwerte, war es nicht leicht, sich unter Wasser unbemerkt an diesen vorbeizuziehen. Nach den vielen Ausweichmanövern über den Schiffssort im unklaren, tauchte „U 28" am Nachmittag auf und fand sich in der Nähe von Noord Hinder-Feuerschiff. Da der beobachtete Dampferkurs nördlich von diesem vorbeiführte, war weiter südlich mit großer Wahrscheinlichkeit mit Minen zu rechnen. Bei dem herrschenden Seegang aber waren Minensperren kaum ungefährdet zu passieren. Kapitänleutnant Frhr. v. Forstner, beschloß daher, vorläufig aus der Kanalmündung wieder herauszusteuern, um am nächsten Morgen bei vielleicht weniger See den Durchbruch an der selben Stelle zu versuchen, sonst aber von Maas-Feuerschiff aus über die Sände unter der holländischen Küste vorzustoßen. Am 30. Oktober verschlechterte sich jedoch das Wetter noch erheblich, außerdem traten kleinere Maschinenstörungen auf, die dem Kommandanten das Zutrauen zur Zuverlässigkeit seiner Ölmotoren nahmen, so daß er keine andere Möglichkeit sah, als den Rückmarsch anzutreten. Am folgenden Morgen wehte es bereits mit Windstärke 8 bis 9 aus Osten. Schwere See behinderte nach Einbruch der Dunkelheit den Ausguck von der Kommandobrücke so erheblich, daß die Weiterfahrt unter Wasser auf 20 m Tiefe fortgesetzt wurde. Hierbei ereignete sich in der Nähe von Haaks-Feuerschiff nach der Schilderung des Kommandanten folgendes:

»Am Bootskörper hakte etwas und schlug hart dagegen, an dem hinteren Sehrohr mußte sich eine Leine gefangen haben, da das Sehrohr in dem Stander hart herumgerissen wurde. Ich versuchte zunächst durch Stoppen und weiteres Einfahren des Sehrohrs freizukommen. Dieses gelang nicht, weshalb ich mit dem Turm auftauchte. Jetzt bemerkte ich, daß starke Trossen an dem Boot hakten, die zu einem Dampffahrzeug recht achteraus von mir hinführten. Dieses leuchtete mit hellen Laternen, die ich zunächst für Scheinwerfer hielt. Aus dem Turmfenster machte dieses Fahrzeug daher zunächst den Eindruck eines feindlichen Zerstörers, so daß ich versuchte, das Boot nochmals mit stärkstem Untertriebe, Reglertanks ganz voll, auf Tiefe fallen zu lassen und die Leinen nach oben abzustreifen. Dieses gelang jedoch nicht, da das Boot durch die Trossen zu stark nach oben gehalten wurde. Ich mußte daher ausblasen und versuchen, die Trossen schnell zu kappen und womöglich über Wasser Torpedoschüsse abzugeben. Bei dem Ausblick aus dem Turme erkannte ich

jedoch nunmehr, daß ich nur einen Fischdampfer vor mir hatte, in dessen starkem Netz „U 28" vollkommen gefangen war. In schwerer 1½stündiger Arbeit gelang es schließlich, die Ketten und Drahtstander des Netzes durchzumeißeln oder abzusägen. Die Leute, voran mein Wachoffizier Oberleutnant zur See Möcke und Steuermann Parsch, arbeiteten an Deck angebunden mit Schwimmwesten, während die vollen Seen über das Boot hinwegschlugen. Ich muß diese schwere seemännische Arbeit anerkennend hervorheben, die noch dazu in Erwartung feindlicher Streitkräfte ausgeführt werden mußte. Das Netz, von dem ich Teile geborgen habe, war viel zu schwer für ein gewöhnliches Fischernetz und mit zwei sonst nicht üblichen starken Bojen versehen. Ich vermute daher, daß der Fischdampfer entweder nach Minen oder vielleicht nach dem verlorenen englischen U-Boot „E 3"[1]) gesucht hat. Als er das Boot beim Auftauchen erkannte, setzte er mit auffallender Schnelligkeit statt der weißgrünen zwei rote Laternen, schlippte sein Netz und ließ es ohne weiteres im Stich.«

Am nächsten Morgen (31. Oktober) hatte sich der Ostwind zu voller Sturmstärke ausgewachsen, am 1. November traf das Boot in Emden ein.

Eine Beunruhigung der feindlichen Seestreitkräfte vor der flandrischen Küste konnte daher in den letzten Tagen des Oktober nur durch „U 27" (Wegener) erfolgen. Am 27. Oktober hatte allerdings allein die Meldung vom Sichten eines deutschen U-Bootes genügt, um das an diesem Tage zum erstenmal eingesetzte englische Linienschiff zu vertreiben. In den Landkämpfen waren die Verbündeten nach der englischen Darstellung[2]) zu der Zeit völlig in die Defensive gedrängt worden. Von einer Wiedereroberung Ostendes und einem Abdrängen der deutschen Truppen von der See konnte nicht mehr die Rede sein. Die unaufhörliche Verstärkung der deutschen Truppen an der Yser-Front galt, wie man auf englischer Seite zu erkennen glaubte, nicht mehr allein der Abwehr feindlicher Angriffe, sondern verfolgte unzweifelhaft den Zweck, den Durchbruch nach Calais zu erzwingen. Von der See bis zur französischen Grenze raste die erste Schlacht von Ypern. Schutz und Verstärkung der linken Flanke war die Hauptaufgabe der Verbündeten Seestreitkräfte, deren Durchführung aber der immer mehr fühlbare Munitionsmangel bereits erschwerte. Dennoch aber schien es zwecklos, Munition zu sparen, denn innerhalb der nächsten 48 Stunden mußte sich alles entscheiden. Die Wasserdurchlässe des Eisenbahndammes Nieuport—Dixmuiden waren nunmehr verstopft, am 27. Oktober bei Hochwasser konnten die Schleusen bei

[1]) Siehe Seite 216.
[2]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 231.

Nieuport geöffnet werden. Über die kritischen Stunden aber mußte das Feuer der Schiffsgeschütze hinweghelfen. Als der deutsche Angriff am 28. Oktober von neuem begann, waren daher „Venerable", die drei Monitore und das Kanonenboot „Bustard" wieder in Feuerstellung. Sie beschossen nicht nur die alten Ziele zwischen Westende und Lombartzyde, sondern auch landeinwärts solche bis St. Pierre Chapelle. Dort hatten Flieger eine schwere deutsche Batterie und eine Gruppe von vier weiteren Artilleriestellungen entdeckt. Nach den deutschen Meldungen hatte das Schiffsfeuer auch noch Einfluß auf den rechten Flügel der 5. Division, während die nördlich anschließende 4. Ersatzdivision durch dieses völlig gelähmt war. Mit aus diesem Grunde war es für die deutsche Führung nicht möglich, festzustellen, ob Nieuport noch von nennenswerten Streitkräften besetzt sei. Dies blieb auch in den folgenden Tagen unklar. Bei der Wirkung des Feuers der Seestreitkräfte war es nicht sonderbar, daß sich auch die deutschen schweren Batterien weit mehr als in den vorhergehenden Tagen gegen diese wandten. So wurde im Nordost-Kanal vor Westende der Zerstörer „Falcon", welcher dort mit „Syren" zusammen gegen U-Boote sicherte, um 1.30 Uhr Nm. von heftigem Feuer eingedeckt. Er ging zwar sofort mit hoher Fahrt an und eröffnete auch seinerseits Schnellfeuer, bald aber wurde eines seiner Geschütze getroffen, der Kommandant und sieben Mann getötet, 16 verwundet und das Schiff außer Gefecht gesetzt. Nur mit Mühe konnte es nach Dünkirchen eingebracht werden. Auch die anderen Schiffe wurden trotz ständigen Kurs- und Fahrtänderungen, die ihnen das indirekte Schießen erheblich erschwerten, mehrfach getroffen. „Rinaldo" und „Brilliant" hatten Verwundete, „Wildfire" mußte mit einem schweren Treffer in der Wasserlinie nach England entlassen werden. Als schließlich noch ein U-Boot gemeldet wurde, brachen die Schiffe das Schießen ab. Die Zerstörer machten sich auf die Jagd, während „Venerable" bei dem hastigen Rückzug auf Grund kam, leider außer Reichweite der Küstengeschütze. Bei steigendem Wasser wurde sie von „Brilliant" abgeschleppt und lief nach der Reede von La Panne. Der Höhepunkt der Kämpfe an der Seeflanke war jedoch vorüber. Langsam, aber mit tödlicher Sicherheit kam jetzt die Überschwemmung zur Wirkung. Am 29. Oktober mußten die Deutschen bereits ihre Anstrengungen weiter nach Süden verlegen. Schon begannen sie am 30. Oktober über den Eisenbahndamm hinweg gegen Ramscapelle, den Schlüssel der Stellung, vorzudringen, als sie ein belgisch-französischer Gegenangriff zurückwarf. Die Schiffe unterstützten ihn dadurch, daß sie gleichzeitig die deutschen Batterien in der Linie St. Georges—Schoorbakke unter Feuer nahmen. Kaum gingen aber die Zerstörer zu der üblichen Beschießung vor Westende-Bad näher an die Küste heran, als die

selbe deutsche Batterie, welche den „Falcon" außer Gefecht gesetzt hatte, auch den Zerstörer „Vestal" traf, obwohl sie nach mehrmaliger schwerer Beschießung als niedergekämpft gegolten hatte. Zu Ehren der französischen Streitkräfte wehte die Flagge des Admirals Hood an diesem Tage auf dem Zerstörer „Intrépide", aber die Schiffe fanden nicht mehr viel zu tun. Schon am frühen Nachmittag wurde bekannt, daß der deutsche Angriff fehlgeschlagen war, das Feuer erstarb. Der Befehl, die Schiffe von der Küste vor Nieuport zurückzunehmen, war dem britischen Admiral willkommen. Die Lage des Geschwaders war nach seiner Ansicht infolge der immer größeren Wirksamkeit der deutschen Küstenbatterien, vor allem aber auch infolge der immer ernster anzusehenden U-Bootsgefahr, von Tag zu Tag schwieriger geworden. Selbst vor La Panne fühlte sich die „Venerable" nicht mehr sicher, als dort am frühen Morgen des 30. Oktober ein U-Boot gemeldet wurde, obgleich bei dem flachen Wasser kaum ein Angriff in Frage kam.

Es war, wie so oft, falscher Alarm. Das einzige, in einiger Nähe befindliche deutsche Boot, „U 27" (Wegener), hatte sich an diesem Tage gegen Dover gewendet. (Karte 11.) Dort sichtete es hinter der Mole ein älteres Kriegsschiff, traf auch Zerstörer und einige Dampfer und Segelschiffe, kam aber nicht zum Angriff und trat nach Anbruch der Dunkelheit in 20 m Tiefe den Rückmarsch an. Die folgende Nacht auf dem Grunde war sehr unruhig. Bis 14 Grad schlingernd, rutschte das Boot, Sand vor sich herschiebend und mit den Schlingerkielen tief in den Sand einschneidend, über den Grund. Zeitweise wurden die Erschütterungen und Geräusche bei der sonst vollkommenen Stille in der großen Tiefe geradezu besorgniserregend. Bei Seegang und schlechtem Wetter blieb der Vorstoß am nächsten Tage (30. Oktober) wieder erfolglos. In der Nacht wiederholten sich die Vorgänge der vorhergehenden. Zu wirklicher Ruhe kam niemand, da sich jeder über die Lage des Bootes Gedanken machen mußte. Gegen Morgen ging „U 27" auf 10 m Tiefe, und zum Erstaunen des Kommandanten war das Wetter nach dieser unruhigen Nacht still geworden. Mit neuer Zuversicht ging jeder dem Tag entgegen. Um 8.25 Uhr wurde ein Zerstörer passiert, 9.22 Uhr kam B. B. voraus ein Kleiner Kreuzer, anscheinend auf dem Marsch von Dünkirchen nach Dover, in Sicht, der wegen seiner Gefechtsmarsen zunächst für ein Linienschiff gehalten wurde. Die weiteren Eintragungen des Kapitänleutnants Wegener lauten folgendermaßen:

»9.27 Uhr 3. Rohr Schuß! 1,5 m Tiefe eingestellt, Schneidungswinkel 90°, 10 sm geschätzte Gegnerfahrt, 16 Sekunden Laufzeit, etwa 300 m Schußentfernung. Detonation gehört, Heck des Gegners schien

tiefer zu liegen. Er bläst stark Dampf ab, sonst keine Veränderung.

Ich entschloß mich, einen zweiten Torpedo zu schießen, lief in der ungefähren Schußrichtung ab und drehte mit hart Ruder nach B. B., um den Gegner wieder in die Visierlinie zu bekommen.

9.32 Uhr 4. Rohr Schuß! 3 m Tiefe eingestellt, Schneidungswinkel 90°, 1 Minute 10 Sekunden Laufzeit, etwa 1300 m Schußentfernung, stärkere Detonation gehört. Am Gegner keine Veränderung, er schien jedoch Boote auszusetzen. Ich ließ ein Bugrohr bewässern, um gegebenenfalls einen dritten Schuß zu schießen, aber nach der Detonation eilten von allen Seiten Zerstörer in hellen Scharen herbei, 2 in unmittelbarer Nähe von „U 27", daß ich auf 20 m gehen mußte, um das Boot nicht überlaufen zu lassen. Ich bin aber überzeugt, daß mein Sehrohr weder vor noch nach der Detonation gesehen worden ist.

Etwa 10.30 Uhr Vm. hörte ich wieder einen Zerstörer. Ich ging auf 10,5 m und beobachtete, daß er mit Gegenkurs von „U 27" ablief. Der Kreuzer lag noch an der selben Stelle, hinter ihm ein Lazarettschiff und etwa 10 Zerstörer, kein Boot längsseit. Nach wenigen Minuten hatte sich das Bild nur insofern geändert, als der Kreuzer nicht mehr zwischen den Zerstörern lag.«

Eine ersprießliche Weiterarbeit konnte ich für diesen Tag nicht mehr erwarten. Ich beschloß daher, auf meinen Ladeplatz zurückzukehren, zumal der Strom dafür günstig lief.

Die Unternehmung noch länger auszudehnen, würde Personal und Material überanstrengt haben, das Boot trat daher den Rückmarsch an, lief ungefährdet durch die Minenfelder südlich von Noord Hinder-Feuerschiff und traf am 2. November in der Emsmündung ein, die es am 21. Oktober verlassen hatte. Unerhörte Anstrengungen und Gefahren hatten Kommandant und Besatzung mit stets gleichbleibender Hartnäckigkeit und Zuversicht ertragen, bis ein schöner Erfolg sie belohnte.

Der von „U 27" torpedierte vermeintliche Kreuzer war das Flugzeugmutterschiff „Hermes". Es war am 30. Oktober abends von Portsmouth mit Wasserflugzeugen in Dünkirchen eingetroffen und am nächsten Morgen nach Dover in See gegangen. Kaum ausgelaufen, wurde es wegen der U-Bootsgefahr zurückgerufen, aber bereits 10 Minuten nach dem Rückrufsignal meldete der Zerstörer „Liverpool", daß das Schiff torpediert und 8 sm westnordwestlich von Calais, wenn auch nach Rettung fast der ganzen Besatzung, gesunken sei.

Unter diesen Umständen schien es den Engländern fraglich, ob es richtig sei, überhaupt noch weiter Schiffe an der flandrischen Küste zu belassen. Ohnehin konnte von der Wirkung ihrer Geschütze nicht mehr viel erwartet werden, seit die deutschen Batterien gut verborgen in den Dünen eingebaut waren. Die „Venerable" wurde daher nach England entlassen und an ihre Stelle sollte späterhin die längst von den Listen gestrichene und in aller Eile in Portsmouth für den Dienst an der Küste hergerichtete „Revenge" treten, eine Maßnahme, die bezeichnend ist für die Zurückhaltung, welche sich britische Seegewalt bereits unmittelbar vor englischen Häfen auferlegen mußte.

Die Operationen an der flandrischen Küste waren praktisch zum Abschluß gekommen. Zwar wurden die deutschen Angriffe gegen Ramscapelle noch in den nächsten beiden Tagen fortgesetzt, aber der Eisenbahndamm wurde von den Verbündeten gehalten. Am 2. November mußten die deutschen Truppen bereits das linke Ufer der Yser aufgeben und Geschütze und Munition in den Fluten zurücklassen.

Mit diesem Ausgang der Schlacht an der Yser war die deutsche Hoffnung die Kanalhäfen zu erreichen, gescheitert. Wenn auch die unmittelbaren Verluste, welche das Feuer der Schiffsgeschütze den deutschen Truppen zugefügt hatte, weder an Menschen noch an Material als übermäßig hoch bezeichnet werden konnten, so waren die mittelbaren Wirkungen doch um so größer. Die große Feuergeschwindigkeit, hohe Schußentfernung und das zum Teil sehr erhebliche Kaliber der Schiffsgeschütze hatten ihren Eindruck auf die Truppe nicht verfehlt. Zudem waren infolge des Eingreifens der Schiffe, wenn auch in mäßigem Umfang, Streitkräfte vom Landkampf abgezogen worden, obwohl jeder Mann und namentlich jedes schwere Geschütz in letzterem dringend gebraucht wurde, aber die Gefahr feindlicher Landungsversuche hinter der deutschen Kampflinie hatte mit dem Erscheinen der englischen und französischen Schiffe nicht mehr unbeachtet bleiben können.

Zwar war es dem Feind nicht gelungen, unter dem Schutz der Schiffsgeschütze längs der Küste gegen Ostende vorzudringen. Dies war vornehmlich an der Entwicklung der Kämpfe weiter südlich gescheitert. Anderseits aber konnte der erhebliche Einfluß der feindlichen Schiffsartillerie in der erfolgreichen Beeinträchtigung des deutschen Vorrückens nicht geleugnet werden. Nach den eigenen Angaben der 4. Ersatzdivision und denen des zuständigen Generalkommandos (III. R. K.) ist es nicht zweifelhaft, daß erstere hauptsächlich durch das Schiffsfeuer verhindert worden war, in dem Frontstreifen vom Meere bis einschließlich Nieuport vorwärtszukommen. Infolgedessen hat sich der Feind seinerseits schon am 24. Oktober in der Lage gesehen, in diesem Frontstreifen nur noch Teile der französischen 42. In-

fanteriedivision und schließlich sogar nur noch „Elemente" der 84. französischen Brigade, allerdings durch schwere Artillerie verstärkt, stehen zu lassen. Die an dieser Stelle weggenommenen Kräfte aber haben dann, in dem landeinwärts anschließenden und von den Belgiern kaum mehr zu haltenden Frontstreifen eingesetzt, dem deutschen Durchbruch ein wichtiges und vielleicht das entscheidende Hindernis entgegengesetzt.

Vor allem aber würde ohne das Eingreifen der feindlichen Seestreitkräfte wahrscheinlich für die 4. Ersatzdivision die Möglichkeit bestanden haben, die Kanalschleusen noch rechtzeitig zu erreichen und die Überflutung des vor der belgischen Front gelegenen Geländes unmöglich zu machen. Dem siegreichen Vorgehen des ganzen deutschen rechten Flügelkorps (III. R. K.) wäre dann nicht so bald ein Ende gemacht worden. Aber selbst wenn dies nicht mehr gelungen wäre, würde ein deutscher Durchbruch bei Nieuport zu einer wesentlichen Verbesserung der deutschen Küstenstellung und einer schweren Bedrohung der feindlichen Flanke geführt haben. Bei einer solchen Bedeutung des Eingreifens der feindlichen Seestreitkräfte für den Verlauf der Schlacht an der Yser ist es in der Tat zu bedauern, daß Vorstöße starker Überwasserstreitkräfte der deutschen Hochseeflotte, die doch gewissermaßen den rechten Flügel des Heeres bildete, nach der belgischen Küste nicht stattgefunden haben. Der erste größere Vorstoß der deutschen Flotte, der Entlastung hätte bringen können, erfolgte erst, als die Schlacht ihren Höhepunkt längst überschritten, und, vom Standpunkt der deutschen Offensive, mit einem Mißerfolg geendet hatte. Am 3. November erhielt Admiral Hood Nachricht von einem Vorstoß deutscher Hochseestreitkräfte und eilte mit allen Zerstörern über den Kanal zurück, um seine Maßnahmen zum Schutze der Straße Dover—Calais zu treffen.

9. Der Verlust der „Audacious", Jellicoe's Denkschrift vom 31. Oktober und Lord Fisher's Kriegsgebietserklärung vom 2. November 1914.

Seit der Vernichtung des „Hawke" durch „U 9" war die „Große Flotte" trotz der ständigen Gefahr eines deutschen Flottenvorstoßes gegen die englischen und französischen Seestreitkräfte an der flandrischen Küste nicht mehr in die Nordsee zurückgekehrt. Nur die Schlachtkreuzer hatten gelegentlich als Rückhalt der leichten Kreuzergeschwader Vorstöße gegen das Skagerrak und die Deutsche Bucht unternommen. So waren am 18. Oktober „Invincible" und „Inflexible" mit einer Zerstörerdivision vom Firth of Forth gegen die Helgoländer Bucht vorgegangen, um die von Harwich aus operierenden Flottillen des Kommodore Tyrwhitt zu unterstützen, welche Wasserflugzeuge gegen Cuxhaven starten sollten. Die Schlachtkreuzer waren jedoch bereits am 21. Oktober zum Kohlen nach Cromarty zurückgekehrt, und erst am 25. Oktober konnte der Fliegerangriff von neuem versucht werden. Starke Regenböen verhinderten jedoch die Flugzeuge am Aufsteigen, so daß die Unternehmung unverrichteter Sache abgebrochen werden mußte. Inzwischen war das I. Schlachtkreuzergeschwader in anderer Richtung angesetzt worden. Auf die Nachricht, daß einige deutsche Kreuzer mit Zerstörern und U-Booten am 17. Oktober Danzig verlassen hätten, um wahrscheinlich vom Skagerrak aus einen Vorstoß in die Nordsee zu machen[1]), suchte Admiral Beatty mit diesem Geschwader, dem I. Leichten Kreuzergeschwader und der IV. Zerstörerflottille in einer Aufklärungslinie das Gebiet von der Fair-Insel nach dem Skagerrak ab, ohne jedoch feindliche Streitkräfte anzutreffen. Die Zerstörer mußten schon am 22. Oktober wegen schlechten Wetters umkehren, die Schlachtkreuzer gingen über die norwegische Küste nach Scapa zurück. Dagegen standen von den Schlachtgeschwadern immer nur ein oder zwei hinter den neuen Blockadelinien der

[1]) In Danzig wurde zu dieser Zeit lediglich ein Vorstoß nach dem Finnischen Meerbusen geplant. Dagegen waren vor dem Sund die vier alten Schulkreuzer und „Thetis", sowie zwei Torpedobootshalbflottillen beschleunigt zusammengezogen worden, um nach englischen U-Booten zu suchen.

Kreuzergeschwader nördlich der Shetland-Inseln als Rückhalt, während die übrigen sich nach wie vor an der Westküste der Hebriden oder in den Stützpunkten Lough Swilly und Loch-na-Keal aufhielten. Die äußerste Geheimhaltung der neuen Verteilung schien um so notwendiger, als noch am 18. Oktober ein deutsches U-Boot im Minch-Kanal zwischen den Hebriden und der Nordwestküste Schottlands gemeldet worden war. Angeblich hatte es sogar in Stornoway auf den Hebriden von einem Tankdampfer Brennstoff ergänzt. Man hatte Gespenster gesehen. Auch das der „Großen Flotte" am nächsten stehende U-Boot, „U 20" (Droescher), hatte dieses Gebiet nicht berührt, vielmehr passierte es an diesem Tage den viel weiter nördlich gelegenen Fair Island-Kanal in der Richtung nach Osten (Karte 10).

Man glaubte jedoch in England auch aus anderen Anzeichen schließen zu sollen, daß anscheinend immer noch Nachrichten über den Aufenthalt der „Großen Flotte" den Feind erreichten. Um dies zu verhindern, übernahm die Admiralität die Zensur- und Pressеaufsicht an der Nord- und Westküste Schottlands und der Nordküste von Irland; noch lieber hätte man freilich dieses Gebiet für den eigenen und neutralen Handelsschiffsverkehr gesperrt, beschränkte sich aber vorläufig darauf, die Küste von Aberdeenshire von Buchan Neß über die Shetland-Inseln und Hebriden bis Islay als verbotenes Gebiet (maritime prohibited area) zu bezeichnen und durch bewaffnete Fischdampfer besonders zu überwachen. Auf diese Weise hoffte man die wichtigen Gewässer des Minch-Kanals, Pentland Firth und der Durchfahrt zwischen den Shetland- und Orkney-Inseln bei Fair Island besser beaufsichtigen zu können und so den vermeintlichen U-Boots-Mutterschiffen wie auch Bannware führenden Handelsfahrzeugen den Weg nördlich um Schottland mehr als bisher zu erschweren. Um letzteres zu erreichen, waren allerdings noch weitere Maßnahmen erforderlich, denn wie der britische Gesandte aus Kopenhagen berichtete, gelangte noch immer eine große Menge von Bannware auf dem Wege nördlich um die Färöer-Inseln und an der norwegischen Küste entlang nach Deutschland. Diese Lücke in der Blockade konnte jedoch wegen Kreuzermangels erst allmählich geschlossen werden. Vom VI. Kreuzergeschwader stand wegen anderer Aufgaben kein Schiff zur Verfügung. Auch der Panzerkreuzer „Drake" hatte zusammen mit dem Hilfskreuzer „Mantua" zu einer Sonderunternehmung nach Archangelsk entsandt werden müssen. Die Einstellung einer größeren Zahl von Hilfskreuzern, die wegen ihres Aktionsradius für die Handelsblockade besonders geeignet schienen, war daher dringend geboten. Bis diese bereit waren, mußte eine Division des X. Kreuzergeschwaders die Lücke südlich der Färöer-Inseln ausfüllen, während der Hilfskreuzer „Alsatian" zwischen diesen und Island kreuzte. Sie trafen aber nur wenig Handel an. Während des

Oktober wurden von der Patrouille im Norden kaum 50 Schiffe, fast alles Skandinavier, zur Untersuchung angehalten und nur zwei Norweger eingebracht.

Unter diesen Umständen fiel dem deutschen Hilfskreuzer „Berlin", Kapitän zur See Pfundheller, der Nachweis der geringen Wirksamkeit der englischen Nordseeblockade nicht schwer. Ohne jede Begegnung mit britischen Kriegsschiffen erreichte er nach Passieren der Linie Shetland—Bergen[1]) zwischen Island und den Färöer-Inseln am 19. Oktober nach Einbruch der Dunkelheit den Atlantischen Ozean (Karte 10). Am 20. Oktober ging er um 4 Uhr Nm. auf 20° Westlänge auf südlichen Kurs. Sturm, Regenschauer und unsichtiges Wetter begünstigten zunächst den Vormarsch, aber am 21. flaute der Wind ab. Es klarte zeitweise auf, außerdem mahnten F. T.-Signale verschiedener englischer Schiffe zur Vorsicht. Um 1 Uhr Nm. nahm der Hilfskreuzer etwa auf dem Breitengrad von Tory Island Kurs auf die irische Küste und stand 4 Uhr Nm. etwa 300 Seemeilen westlich dieser Insel, dem Ansteuerungspunkt für die Nordeinfahrt in die Irische See.

Der erste Teil seiner Aufgabe lautete nach dem Operationsbefehl des Admiralstabes (Anlage 14) folgendermaßen:

»Die Zufahrtstraße nach Glasgow ist südlich der Cumbrae-Inseln etwa zwischen Garroch Head und Fairland Head mit Minen zu verseuchen. Ist dies nicht in ganzer Ausdehnung möglich, so soll versucht werden, das Hauptfahrwasser in oder südlich der Linie Garroch Head—Cumbrae-Leuchtturm zu verseuchen. Ist ein Verseuchen südlich der Cumbrae-Inseln nicht möglich, so soll versucht werden, das Hauptfahrwasser zum Firth of Clyde etwa zwischen Pladda und Turnberry Pt. zu verseuchen.«

Der Befehl verlangte also nicht nur ein Eindringen in die Irische See, sondern bis tief hinein in den Firth of Clyde, um das Fahrwasser an der schmalsten Stelle bei den Cumbrae-Inseln zu sperren. (Karte 12.) Da aber die bis zum Verseuchungsgebiet abzulaufende Strecke von der Enge Rathlin Island—Mull of Cantyre nur 61 sm betrug, war immerhin die Möglichkeit gegeben, die ganze Strecke in einer Nacht zu passieren und noch in der Morgendämmerung zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Auch glaubte der Admiralstab, das Schiff würde, einmal den britischen Kreuzern in den Absperrungslinien der Nordsee entronnen, in der Irischen See selbst nur wenig Gegenwirkung finden, obgleich bekannt war, daß der Seeweg Amerika—England von englischen Seestreitkräften bewacht und die Irische

[1]) Vgl. Seite 186.

See gelegentlich auch von englischen Verbänden der „Großen Flotte" zum Kohlen und zur Erholung angelaufen werde.

Je mehr sich aber die „Berlin" der Küste näherte, um so lebhafter wurde der englische F. T.-Verkehr. Kapitän zur See Pfundheller, schloß daraus mit Recht auf die Nähe starker feindlicher Seestreitkräfte. Ein Teil derselben nordwestlich der Hebriden schien seinen Standort nur wenig zu verändern, ein anderer vor dem Nord-Kanal zu kreuzen.

Es war die gleiche Zeit, zu der in der Tat das I. englische Schlachtkreuzergeschwader von Loch-na-Keal nach Norden in See ging, während das I. und IV. Schlachtgeschwader, von Norden kommend, nach Lough Swilly einlief. Nach seinen Beobachtungen glaubte der Kommandant des Hilfskreuzers, mit einer starken Bewachung der Zufahrtstraße zum Irischen Kanal rechnen zu müssen. Schon jetzt schien es ihm daher fraglich, ob die wortgetreue Durchführung der Aufgabe möglich sein werde. Dennoch hielt er, einmal so weit vorgedrungen, jedes Zögern für falsch und stieß am 22. Oktober, 4 Uhr Nm., mit höchster Fahrt, die allerdings nur 17 sm betrug, gegen die irische Küste vor. (Karte 12.) Nach Einbruch der Dunkelheit wurden die 200 Minen klar gemacht und die Ablaufbahnen ausgebracht, das Schiff war klar zum Gefecht. Nach den Lotwürfen zu urteilen, befand es sich um 11 Uhr Nm. bereits dicht unter Land, von der Küste war jedoch in der dunklen Nacht nichts auszumachen. Schon wird die Lage kritisch, als plötzlich an Steuerbord, schnell auswandernd, das Feuer der Insel Aran aufleuchtet. Hart abdrehend, geht das Schiff, um nicht auf die Klippen zu laufen, auf nordöstlichen Kurs. Um Mitternacht muß Tory Island erreicht sein, aber das Feuer dieser Insel brennt ebensowenig wie das von Fanad Point. Diese Wahrnehmung zwingt Kapitän zur See Pfundheller, den Entschluß, in den Nord-Kanal einzudringen, endgültig aufzugeben. Er hält es für richtiger jetzt schnell und so unbemerkt wie möglich zu handeln, damit der Feind auch nach dem ersten Auflaufen von Schiffen auf die Sperre noch im unklaren bliebe, ob er es mit U-Booten oder Minen zu tun habe. Zudem scheint das Seegebiet nördlich von Tory-Island als Hauptfahrstraße nach dem Nord-Kanal für das Auslegen der Sperre besonders geeignet. Dem Entschluß folgt sofort die Tat, und bis 1.10 Uhr Vm. sind sämtliche Minen geworfen, keine ohne Entschärfer, um der Völkerrechtsbestimmung zu genügen, daß sie beim Losreißen vom Ankertau unscharf würden. Die Gesamtlänge der verseuchten Strecken betrug 10 sm, die Tiefeneinstellung 2 m unter Spring-Niedrigwasser. Um dem Feind Auffinden und Räumen zu erschweren, waren die Minen im Winkel, und zwar ein Schenkel in der Richtung Ost zu Nord, der zweite in der Richtung Nordost gelegt worden. Von der Wirkung versprach sich der Kommandant wegen der geringen Zahl

nicht viel. Sie rechtfertigte seiner Ansicht nach sogar kaum den Einsatz des Schiffes und der Besatzung. Um so mehr muß ihn das tatsächliche Ergebnis überrascht haben. Bei Tagesanbruch deckten Regenschauer den Rückzug des Schiffes wie mit einem großen grauen Mantel. Die feindlichen F. T.-Zeichen wurden langsam schwächer, aber bereits 9.05 Uhr Vm. konnte ein mehrfach wiederholter englischer Funkspruch als Alarmsignal gedeutet werden. Die Geschwindigkeit des Hilfskreuzers war inzwischen infolge stark verschmutzter Feuer auf 13 sm gesunken, aber bald fand er dort, wo ihn niemand suchte, Zuflucht: im Gebiet der Eisberge und Schneestürme zwischen Island und Grönland.

Während die „Berlin" ihre Minen warf, hatte der größere Teil der britischen Flotte unter Admiral Jellicoe nur 30 sm von ihr entfernt in Lough Swilly zu Anker gelegen, und erst am 26. Oktober gerieten die britischen Schlachtgeschwader wieder in Bewegung. Es war der Tag, an dem die Engländer zum ersten Male ein Linienschiff an der Küste von Flandern eingesetzt hatten. Die Schlacht von Ypern stand unmittelbar vor ihrem Höhepunkt, jeden Augenblick konnten daher deutsche Streitkräfte in die Kämpfe um die Schleusen von Nieuport eingreifen, Anzeichen hierfür glaubte man bereits erkennen zu können. Admiral Jellicoe beabsichtigte daher, die Flotte für alle Fälle wieder in der Nordsee zusammenzuziehen. Alle Schlachtkreuzer sollten in Cromarty sammeln und das III. Schlachtgeschwader, die „King Edward's", welche bisher den Rückhalt der Kreuzerlinien gebildet hatten, in Scapa Kohlen ergänzen. Das II. Schlachtgeschwader hatte bereits die Reede von Loch-na-Keal verlassen und steuerte einen Treffpunkt etwa 30 sm Nord zu West von Tory Island an, wo der Kreuzer „Liverpool" mit Scheiben für eine Schießübung zu ihm stoßen sollte. (Karte 12.)

Am 27. Oktober erreichte das Geschwader um 6 Uhr Vm. den Treffpunkt, vier Stunden später befand es sich etwa 20 sm nördlich von diesem bei Tory Island in Kiellinie, als sich auf dem Großkampfschiffe „Audacious", dem dritten der Linie, mitten in einer Schwenkung eine heftige Explosion an der Backbord-Seite ereignete. Das Schiff kam sofort zum Stehen. Niemand konnte sagen, ob ein Torpedo oder eine Mine die Ursache gewesen war, wenngleich man auf englischer Seite ein Minenfeld in diesen Gewässern fast für unmöglich hielt, so sehr auch die ausgezeichnete Lage an der Kreuzungsstelle wichtiger Seeverkehrsstraßen nach dem Clyde und nach Liverpool dem Feind dort ein solches wünschenswert erscheinen lassen mußte[1]). Auch der Kanadische Geleitzug hatte ursprünglich auf diesem Wege

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 239.

einlaufen sollen, befand sich jedoch schon seit fast 14 Tagen im Hafen. Es war daher kaum anzunehmen, daß etwa dieser die feindlichen Minenleger hierher gelockt habe. U-Boote waren allerdings schon längere Zeit nicht mehr in diesen Gewässern gemeldet worden, dennoch schien kaum etwas anderes die Ursache des Vorfalles sein zu können. In Befolgung der seit der Vernichtung von „Cressy", „Hogue" und „Aboukir" erlassenen allgemeinen Anweisungen dampfte das Geschwader daher sogleich von der Unfallstelle fort, um nicht noch größere Verluste zu erleiden, und rief drahtlos Hilfe für das beschädigte Schiff herbei. Bis diese erschien, suchten der Kleine Kreuzer „Liverpool" und die Scheibenschlepper, mit hoher Fahrt um das havarierte Schiff dampfend, das vermeintliche U-Boot fernzuhalten. In der heftigen See sackte „Audacious" schnell über das Heck weg, aber plötzlich kam diese Bewegung zum Stillstand. Langsam begann sich das Schiff unter eigenem Dampf fortzubewegen. Von Lough Swilly eilten Zerstörer der Flotte und alle anderen erreichbaren Schiffe herbei, aber nichts konnte weiter zur Unterstützung desselben geschehen, bis vier Stunden nach dem Unfall der White-Star-Dampfer „Olympic", auf das Notsignal hin eintreffend, das Schiff in Schlepp zu nehmen versuchte. Mit einem U-Boot wurde jetzt nicht mehr gerechnet, da weitere Angriffsversuche ausgeblieben waren. Auch wurde nunmehr bekannt, daß schon am vorhergehenden Vormittag der Postdampfer „Manchester Commerce" auf eine Mine gestoßen wäre, und zwar genau an der gleichen Stelle. Infolge des unvollkommenen Küstennachrichtenwesens in einem Gebiet, in welchem man kaum mit feindlicher Gegenwirkung gerechnet hatte, traf diese Nachricht erst bei der Flotte ein, als es zu spät war. Damit ergab sich aber infolge der Ungewißheit über die Ausdehnung des Minenfeldes eine neue Erschwerung des Rettungswerkes. Dennoch näherte sich die „Olympic", geführt von der „Liverpool", dem schwer getroffenen Schlachtschiff. Das Heck war bereits stark weggesackt, das Schiff bei der schweren See nicht mehr manövrierfähig. Das Schleppmanöver mißlang, die Schlepptrosse brach, und auch ein zweiter Versuch des Marinekohlendampfers „Thornhill" sowie andere endigten mit dem gleichen Ergebnis. Immerhin machte das Schiff noch Fahrt, so daß selbst sieben Stunden nach dem Unfall die Hoffnung noch nicht aufgegeben war, es einzubringen. Von der Flottenleitung wurde bereits ein Beamter der Konstruktionsabteilung telegraphisch herbeigerufen, um die vorläufige Dichtung des Lecks in Lough Swilly einzuleiten. Gleichzeitig wurde darauf hingewirkt, daß mit allen Mitteln eine Veröffentlichung des Unfalles verhindert werde. Da im übrigen nun mit Sicherheit angenommen werden konnte, daß kein feindliches U-Boot in der Nähe sei, wurde das Linienschiff „Exmouth" beauftragt, nochmals einen Schleppversuch zu machen. Als es eintraf, war

jedoch alle Hoffnung endgültig aufgegeben. Das Heck der „Audacious" war tief unter Wasser, die Besatzung bereits vollzählig auf die „Olympic" überführt. 15 sm von der Unfallstelle und nicht viel weiter vom rettenden Hafen kam nach zwölfstündigem harten Kampf das Ende. Infolge der veränderten Trimmlage war bei der schweren See anscheinend scharfe Munition ins Rollen gekommen, denn um 10 Uhr Nm. ereignete sich plötzlich eine sehr heftige Explosion, der unmittelbar darauf der Untergang folgte. (Karte 12.)

»So verlor Admiral Jellicoe, nachdem er, kühn in den gefährlichsten Gewässern kreuzend, und trotz allen deutschen Versuchen, ihm Abbruch zu tun, seine Großkampfschiffe die drei ersten kritischen Monate des Krieges vor Schaden bewahrt hatte, jetzt eines seiner schönsten Schiffe durch einen reinen Unglückszufall. Was immer die Absicht des Feindes beim Auslegen des Minenfeldes von Tory Island gewesen sein mag, es ist kaum anzunehmen, daß er von der Anwesenheit der „Großen Flotte" in diesen Gewässern früh genug erfahren hatte, um entsprechend zu handeln. Als sich die Flotte am sichersten fühlte, traf sie der schwerste Verlust.«

Mit diesen Worten beklagt Sir Julian Corbett, der Historiker der britischen Admiralität, den Verlust des ersten englischen Großkampfschiffes im Kriege, um mit der echt englischen Feststellung zu schließen, daß die Deutschen den Erfolg noch weniger verdienten, als Admiral Jellicoe sein Unglück[1]).

Hierauf wird zu erwidern sein, daß jede tapfere Tat ihres Lohnes wert ist. Aus den Eintragungen im Kriegstagebuch des deutschen Kommandanten geht unzweifelhaft hervor, daß er mit einer starken Bewachung des Irischen Nord-Kanals ausdrücklich gerechnet und Schiff und Besatzung mit der vollen Überzeugung eingesetzt hatte, von dieser Fahrt nicht mehr zurückzukehren. Wenn es auf der anderen Seite der englische Höchstkommandierende unterlassen hat, die unmittelbare Umgebung seines Hauptstützpunktes durch Patrouillen zu sichern und den Nachrichtendienst entsprechend zu organisieren, so liegt darin die selbe Unterschätzung des deutschen Gegners, die der englische Geschichtsschreiber in diesem Falle teilen möchte.

Es kam jetzt vom englischen Standpunkt alles darauf an, den Verlust mit allen Mitteln geheimzuhalten, denn wurde er bekannt, so mußte er nach englischer Ansicht die deutsche Flotte endgültig zu einem sehr unwillkommenen Vorstoß gegen die Seestreitkräfte des Admiral Hood ermutigen, wie er angesichts der Lage in Flandern eigentlich bereits täglich erwartet worden war. Gerade am Tage des Unterganges des ersten englischen Großkampfschiffes erreichten die deutschen Anstrengungen, nach Calais durchzubrechen,

[1]) The Germans deserved the success even less than Admiral Jellicoe the calamity. Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 241.

ihren Höhepunkt, und gerade an diesem Tage waren die Schleusen von Nieuport geöffnet worden. Die nächsten 48 Stunden mußten die Entscheidung bringen. Zwar konnte der Verlust der „Audacious" nach Ansicht der Admiralität, weil die Passagiere der „Olympic" ihn miterlebt hatten, sicher nicht länger als eine Woche oder allenfalls zehn Tage geheimgehalten werden, aber bis dahin war die Krise wahrscheinlich überstanden. Zu den militärischen Gründen, welche für die Geheimhaltung sprachen, kamen auch politische. In Konstantinopel hatte der Kampf zwischen den Vertretern der Verbündeten und denen der Zentralmächte ebenfalls seinen Höhepunkt erreicht. Nach den Berichten des englischen Botschafters wurde „Goeben" und die deutsche Militärmission immer mehr Herr der Lage. Die Türken waren nicht mehr geneigt, an andere als an deutsche Erfolge zu glauben. Es war daher nach englischer Ansicht schon möglich, daß die Veröffentlichung dieses deutschen Erfolges gegen die britische Flotte die Wagschale in Konstantinopel vollends zugunsten der Zentralmächte ausschlagen lassen werde. Admiral Jellicoe wurde daher am 28. Oktober benachrichtigt, das Kabinett habe „in Ansehung der militärischen und der türkischen Lage beschlossen, den Verlust der „Audacious" gegenwärtig nicht bekanntzugeben". Die Flottenleitung habe in ihrem Bereich alles zu tun, um ihn geheim zu halten. Zwei Tage später fiel allerdings die Entscheidung der Türkei auch so gegen England; die Geheimhaltung des Verlustes aber gelang. Zwar wurde in Deutschland schon am 28. Oktober bekannt, daß der Dampfer „Manchester Commerce" an der Nordküste Irlands auf Minen gestoßen und gesunken sei. Auch erfuhr man, daß die Hafenbehörde von Liverpool eine Warnung an die nördlich Irland vorbeifahrenden Schiffe erlassen hatte, Tory Island wegen eines deutschen Minenfeldes nur im Abstand von mehr als 60 sm zu passieren, so daß der Rückschluß auf eine erfolgreiche Tätigkeit der „Berlin" gegeben war. Die Vernichtung eines britischen Großkampfschiffes durch diese Minen blieb aber in Deutschland bis etwa zum 19. November unbekannt, also erheblich länger als die britische Admiralität erwartet hatte. Auf der anderen Seite erfuhren die Engländer erst zu Beginn des nächsten Jahres, daß der Hilfskreuzer „Berlin" der Urheber gewesen war. Weitere Verluste wurden durch Warnungen verhindert und Maßnahmen getroffen, die genaue Lage des Minenfeldes festzustellen und Durchfahrten zu schaffen. Zunächst jedoch fühlte sich die „Große Flotte" in der Unsicherheit über die Ausdehnung des Minenfeldes auch in diesen abgelegenen Gebieten so sehr von unerwarteten Gefahren bedroht, daß sie den beabsichtigten Vormarsch nach der Nordsee aufgab und trotz der kritischen Lage an der flandrischen Küste in Lough Swilly blieb. Hierzu trugen zahlreiche Gerüchte über das Auftreten feindlicher U-Boote an der Westküste Schottlands wesentlich bei.

Häufig, aber immer erfolglos, mußten Zerstörer auf solche völlig irrige Meldungen des Küstenwachdienstes hin in See gehen, häufig auch wurden einsame Buchten, welche U-Booten etwa als Stützpunkt dienen konnten, abgesucht. Ohne die Benutzung solcher oder mitgeführter Vorratsschiffe konnte man sich damals in England die Tätigkeit deutscher U-Boote, so fern von ihren eigenen Häfen, nicht erklären. Es waren Leistungen, wie sie den englischen Booten nicht möglich waren. Selbst Luftschiffe und deutsche Flieger wurden nach Jellicoe vielfach im Norden Schottlands gemeldet und setzten die leichten englischen Streitkräfte wiederholt zwecklos in Bewegung.

Inzwischen hatte der Hilfskreuzer „Berlin" am 30. Oktober zwischen Island und Grönland das Nördliche Eismeer erreicht. (Karte 10, Nebenkarte.) Zwar war auf dem Wege dorthin am 27. Oktober ein englischer Funkspruch aufgefangen worden, der den Dampfer „Panonia" von der Cunard-Linie warnte, sich Tory Island auf mehr als 60 sm zu nähern, ein Zeichen, daß die Minensperre den Engländern nicht mehr unbekannt war, aber welche Vorfälle zu ihrer Entdeckung geführt hatten, blieb dunkel. Für den Hilfskreuzer selbst galt es, nunmehr zunächst alle von außen sichtbaren Einrichtungen, die ihn als Minenfahrzeug verraten konnten, zu entfernen und vor allem die Kesselanlagen, die sich der Belastung des Kriegsdienstes nur wenig gewachsen gezeigt hatten, in Ordnung zu bringen. Gleichzeitig wurden alle Bunker wieder mit Kohlen und Briketts aus den Laderäumen aufgefüllt. In angestrengter, von der Besatzung mit großer Hingebung durchgeführter Tag- und Nachtarbeit, die am 28. und 29. noch dazu durch schwere Stürme beeinträchtigt wurde, gelang es bereits bis zum 30. Oktober, die Kriegsbereitschaft des Schiffes, vom Feinde ungestört, wiederherzustellen. Es war aber nicht nur die Absicht, Verfolgern auszuweichen, welche den Hilfskreuzer in dieses unwirtliche Gebiet geführt hatte, vielmehr veranlaßte ihn hierzu auch der Befehl, nach Erledigung der Minenaufgabe, falls er nicht in den Atlantischen Ozean abgedrängt würde, die englische und französische Seefischerei bei Island zu schädigen, die im September und Oktober an der Süd- und Nordwestküste der Insel betrieben wurde. Nach zuverlässigen Nachrichten waren die Fischer im August in voller Tätigkeit gewesen, während die noch vorhandenen deutschen Fischerfahrzeuge von englischen Kriegsschiffen versenkt worden sein sollten. Als einziger Fischereischutz sei wahrscheinlich ein altes französisches Kriegsschiff tätig.

Als die „Berlin" in dem Fischereigebiet ankam, hatte sich das Wetter jedoch so verschlechtert, daß wahrscheinlich Tage darüber vergangen sein würden, um auch nur einige Fischdampfer anzutreffen und zu versenken. Der damit dem Feinde zugefügte Schaden schien dem Kommandanten mit Recht nicht im Verhältnis zu dem Aufwand an Zeit zu stehen, die

hierdurch für die dritte und wichtigere Aufgabe des Schiffes, Störung des Handelsverkehrs auf der Linie England—Archangelsk, verloren gehen mußte, zumal die Schiffahrt auf dieser Linie bereits Ende Oktober wegen der Eisverhältnisse ein Ende zu nehmen pflegte. Es war aber nicht nur bekannt, daß seit Beginn des Krieges auf diesem Wege erhebliche Mengen Holz und Lebensmittel (Eier, Butter) nach England und von dort Kohlen nach Rußland befördert wurden, sondern auch, daß drei wahrscheinlich unbewaffnete Dampfer der russischen freiwilligen Flotte, „Woronesh", „Mogiloff" und „Jekaterinoslaw", am 15. September Genua verlassen hätten, um u. a. 4000 Russen nach Archangelsk zu bringen. Nach einem Funkspruch von Norddeich vom 28. Oktober war überdies ein Transport von Kriegsmaterial im Werte von 500 000 Franken von Paris über Le Havre—Liverpool nach Archangelsk zu erwarten. Dies alles ließ es Kapitän zur See Pfundheller wichtiger erscheinen, sobald die Kessel wieder klar waren, ohne Aufenthalt mit höchster Fahrt auf dem kürzesten Wege nördlich um Island herum nach der russisch-norwegischen Küste zu dampfen.

Bei hellem Mondschein und flammenden Nordlichtern ging es in der Nacht zum 31. Oktober von der Dänemarkstraße aus im Ostgrönlandstrom wieder nach Osten. Die Wassertemperatur sank bis auf — 1,5 Grad Celsius, und kurz vor Mitternacht mußte einem großen Eisberg ausgewichen werden, der in der Kursrichtung auf das Schiff zutrieb. Wieder ging aus verstümmelten englischen Funksprüchen hervor, daß sich vor Tory Island im Zusammenhang mit den deutschen Minen irgendein Ereignis von Bedeutung abgespielt haben mußte, aber keinerlei deutsche F. T.-Nachrichten erreichten das Schiff. Schwere Bedenken entstanden wegen der schlechten Beschaffenheit der Kohlen und Briketts. Der Verbrauch stieg trotz Herabsetzung der Geschwindigkeit ganz außerordentlich und war kaum mit den mitgegebenen Tabellen in Einklang zu bringen. Bei schwerem Sturm vereiste am 2. November das Vorschiff, und die Buggeschütze gerieten in Gefahr, beschädigt zu werden, so daß sich der Kommandant genötigt sah, seine ursprüngliche Absicht, den Weg über die Lofoten zu nehmen, aufzugeben und mit verminderter Fahrt und günstigerem Kurs auf das Nordkap zu halten. Unter dem Eindruck der geringen Geschwindigkeit und des großen Kohlenverbrauchs seines Schiffes erschienen ihm bei dem auffälligen Äußeren desselben die Aussichten für den Handelskrieg schon jetzt sehr gering. Mit ihren zahlreichen Buchten und Schlupfwinkeln bot die norwegische Küste den verfolgten Dampfern unzählige Möglichkeiten, beizeiten neutrale Hoheitsgebiete zu erreichen, während die insbesondere für Zwecke des Fischfangs angelegten guten Telegraphen- und Telephonverbindungen eine vorzeitige Meldung der Anwesenheit eines deutschen Hilfskreuzers nur allzu

wahrscheinlich machten. Dazu wurde in den Nächten durch den hellen Schein des bei der großen Deklination überhaupt nicht untergehenden Mondes eine unauffällige Annäherung an Dampfer fast unmöglich. Der Kommandant beschloß daher erst in der Nacht zum 7. November, als der Mond durch Wolken verschleiert war, vor Vardö näher unter Land zu gehen und auf dem üblichen Handelsschiffswege nach der Murmanküste zu halten. (Karte 10, Nebenkarte.)

Um 11 Uhr Nm. kam der erste Dampfer in Sicht. Während der Hilfskreuzer sich zwischen diesen und die Küste setzte, wurde jedoch plötzlich unmittelbar hinter dem ersten ein zweiter Dampfer sichtbar, der, bis auf die besonders helle Dampferlaterne gut abgeblendet, die Seitenlichter so niedrig über Wasser fuhr, daß er den Eindruck eines Kriegsschiffes machte, zumal er für kurze Zeit dicht bei dem andern Dampfer stoppte und mit diesem anscheinend Lichtsignale austauschte. Es schien dem Kommandanten danach nicht ausgeschlossen, daß es sich um einen englischen Kreuzer handelte, der von Alexandrowsk aus den Handelsverkehr zu schützen habe (vgl. S. 231). Ohne Nachtvisiereinrichtung für seine Geschütze und ohne Sprenggranaten hielt er einen Feuerüberfall auf diesen Gegner für aussichtslos. Eine plötzlich aufziehende dichte Schneebö ermöglichte es ihm jedoch, die freie See zu gewinnen. Gegen Morgen setzte starkes Schneetreiben bei schnell fallendem Barometer ein, so daß die beiden Schiffe nicht wieder gesichtet wurden. Nachdem die Anwesenheit der „Berlin" in diesem Gebiet einmal bekannt geworden war — wie Kapitän zur See Pfundheller nach diesem Vorfall annahm —, hielt er bei der feindlichen Kreuzern gegenüber völlig unzureichenden Geschwindigkeit seines Schiffes ein Verweilen in diesem Gebiet für aussichtslos. Er beabsichtigte daher, nunmehr südlich von den Lofoten sein Heil zu versuchen, aber schwere Schneestürme in den nächsten Tagen, die wieder zu erheblichem Kohlenverbrauch nötigten, zwangen ihn am 11. November, auch diese Absicht aufzugeben. An Handelskrieg war bei diesem Wetter nicht zu denken. Es war ausgeschlossen, Boote zu Wasser zu fieren, um Dampfer zu untersuchen. Stützpunkte standen dem Schiff nicht zur Verfügung. Inzwischen hatte der F. T.-Verkehr mit der Heimat wieder eingesetzt. Am 11. teilte der Admiralstab mit, daß zwischen Amerika und Archangelsk lebhafter Handelsverkehr mit wertvollem Kriegsmaterial eingesetzt habe, gleichzeitig wurden aber auch wieder die Stationen einer ganzen Anzahl von englischen Kriegsschiffen gehört, die, wie man auf der „Berlin" annehmen zu können glaubte, teils bei den Lofoten und an der norwegischen Küste, teils in der Absperrungslinie zwischen den Shetlands und Norwegen standen. In der Tat befand sich in diesen Tagen eine große Zahl englischer Blockadekreuzer in See, sie hielten sich jedoch aus-

schließlich in einem Gebiete zwischen den Shetland-Inseln, Färöers und Island sowie nordwestlich der Hebriden. Auch sie waren des Sturmes wegen gezwungen, beizuliegen und verloren Boote und Ventilatoren, während in Scapa sämtliche Flugzeughallen und Flugzeuge beschädigt wurden und die Schiffe auf der Reede unter Dampf liegen mußten. Auch in den nächsten Tagen jagte im Aufenthaltsgebiet der „Berlin" ein Minimum das andere. Vom Wind hart auf die Seite gedrückt, rollte das leere Schiff in der schweren Dünung hin und her. Trotz einer Fahrt von nur 10 sm schmolz dabei der Kohlenvorrat bedenklich zusammen, der Kommandant sah sich daher schon am 15. November zu einem folgenschweren Entschluß gedrängt:

Nach den letzten Nachrichten über Norddeich waren die Absperrungslinien sowohl wie die norwegische Küste stark von britischen Kreuzern besetzt. Durch das lange und ununterbrochene Dampfen bei schwerer See hatten die Kesselanlagen stark gelitten. An einzelnen Kesseln waren bereits Leckagen aufgetreten, und bei voller Fahrt wurden in 24 Stunden 300 Tonnen Kohlen verbraucht. Zwar waren nach Schätzung noch 1500 bis 2000 Tonnen vorhanden, jedoch konnte man die letzten 400 nicht voll in Anrechnung bringen, weil es unmöglich war, sie aus den ausgedehnten Bunkern rechtzeitig vor die Feuer zu bringen, um die Höchstleistung aufrecht zu erhalten. Wurde das Schiff nur einmal beim Ansetzen des Durchbruches abgedrängt — eine Möglichkeit, die bei den hellen Mondnächten sehr nahe lag —, so reichte der Vorrat zu einem zweiten Versuch wahrscheinlich nicht mehr aus. Zwar sah der Operationsbefehl vor, daß „unter Ausnutzung günstiger Wetterverhältnisse versucht werden sollte, heimzukehren", bestimmte aber anderseits, falls dies nicht gelinge, „in einem geeigneten neutralen, wenn möglich norwegischen, schwedischen oder dänischen Hafen aufzulegen." Gegen einen Durchbruchsversuch sprachen die genannten Gründe. Der Kommandant entschloß sich daher zum Auflegen des Schiffes. Drontheim schien ihm der geeignete Hafen, und so stand er mit seinem Schiff in der Nacht zum 17. November vor Halten-Feuer, passierte bei dichtem Schneegestöber gegen Morgen unbemerkt die Kriegshafengrenze und ankerte gegen 9 Uhr Vm. auf der Reede von Drontheim. Von den norwegischen Behörden aufgefordert, entweder 24 Stunden nach der Ankunft die Reede und danach die norwegischen Hoheitsgewässer wieder zu verlassen oder zu entwaffnen, falls nicht der Zustand der Kessel nach dem Urteil einer Sachverständigenkommission eine längere Frist zur Herstellung der Seefähigkeit erforderlich mache, entschied sich der Kommandant unter Ablehnung der Kesseluntersuchung schon jetzt für die Entwaffnung. Die Unterzeichnung einer ehrenwörtlichen Erklärung, das Land nicht ohne Erlaubnis zu verlassen, wurde dagegen von ihm selbst und dem gesamten Offizierkorps abgelehnt. Noch an

dem gleichen Tage mußte er wegen schwerer Erkrankung infolge körperlicher Überanstrengung ausgeschifft werden. Schiff und Besatzung blieben bis zum Kriegsende in Drontheim interniert. Dennoch hatte sich der Einsatz gelohnt.

Das Herausbringen des Schiffes durch die feindlichen Absperrungslinien und das Auslegen von Minen unmittelbar vor dem Stützpunkte der „Großen Flotte" bedeutete eine Leistung, auf welche Führer und Besatzung des Hilfskreuzers stolz sein konnten. Wenn anderseits die Tätigkeit des Schiffes im Handelskriege enttäuscht hat, und das Auflegen desselben in einem neutralen Hafen, noch bevor ein Durchbruch nach der Heimat versucht war, vielleicht doch zu vermeiden gewesen wäre, so darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß, ganz abgesehen von den außergewöhnlich ungünstigen Wetterverhältnissen, das hochbordige, schwer manövrierende und auffällige Schiff bei seiner verhältnismäßig geringen Geschwindigkeit, schwachen Armierung und wenig einexerzierten Besatzung für die ihm gestellten Aufgaben sehr wenig geeignet war[1]), zumal es dabei mehrmals in unmittelbare Nähe der stärksten feindlichen Streitkräfte geraten mußte. Für den Dienst in den arktischen Gewässern erwies sich auch die Ausrüstung der Besatzung als ganz ungenügend. Es bedurfte erst zunehmender Kriegserfahrung, um zu erkennen, daß unauffällige und erheblich kleinere Dampfer vom reinen Frachtfahrertyp solchen Aufgaben viel besser entsprachen als große, unübersichtliche und auffällige Passagierschiffe. In dieser Hinsicht war der Mißerfolg des Schiffes im Kreuzerkrieg bereits durch die Anlage des Unternehmens gegeben. Immerhin war der Gewinn das überwiegende und der Erfolg der Vernichtung eines feindlichen Großkampfschiffes, des ersten im Kriege, nicht hoch genug einzuschätzen.

Abgesehen von diesem Verlust war die „Große Flotte" Ende Oktober 1914 schon durch andere Ausfälle erheblich geschwächt. Die Linienschiffe „Ajax" und „Iron Duke" hatten Kondensatorhavarien, „Orion" war in Greenock zur Nachprüfung seiner Turbinenlager eingelaufen, „Conqueror" in Devonport in Reparatur, der Schlachtkreuzer „New Zealand" in Cromarty im Dock und „Erin" und „Agincourt", eben in Dienst gestellt, noch nicht frontbereit. Die Engländer hatten daher zu dieser Zeit nur 17 Schlachtschiffe und 5 Schlachtkreuzer kampfbereit, während die deutsche Flotte von Admiral Jellicoe auf 15 Schlachtschiffe und 4 Schlachtkreuzer, „Blücher" eingerechnet, geschätzt wurde[2]). Diese Zahlen trafen für die Linienschiffe zu, dagegen verfügte die deutsche Flotte statt der berechneten 4 zu der Zeit nur

[1]) Vgl. Kreuzerkrieg, Band I, Seite 13 ff.
[2]) Jellicoe: The Grand Fleet, Seite 153.

über 2 Schlachtkreuzer, und zwar „Von der Tann" und „Blücher", während „Seydlitz" nach einer Turbinenaufnahme erst am 27. wieder kriegsbereit wurde, „Moltke" und „Derfflinger" wegen Kesselreparatur bzw. Turbinenhavarie in der Werft lagen. Letzterer konnte erst Anfang November wieder kriegsbereit sein. Immerhin war der englische Kraftüberschuß verblüffend gering, leider ist aber die Möglichkeit einer so günstigen Gestaltung des Stärkeverhältnisses der deutschen Führung niemals zum Bewußtsein gekommen, sie hat stets, und wie man sieht, nicht immer mit Recht, mit einer erheblichen Überlegenheit gerechnet. Daß der Gegner infolge seiner Aufgaben in der Blockade auf die Dauer erhebliche Ausfälle durch Kessel- und Maschinenhavarien werde erleiden müssen, war eigentlich selbstverständlich. Anderseits überschätzte Jellicoe ganz wesentlich die Zahl der deutschen Torpedoboote. Statt der von ihm in Rechnung gestellten 88 verfügten die Hochseestreitkräfte nur über 49, die für die Verwendung auf dem Nordseekriegsschauplatz wirklich in Frage kamen. Die II. und VIII. Flottille waren für die Sundbewachung abgegeben, vier Boote der III. Flottille der Küstenschutzdivision der Ostsee zugeteilt, während von der III., V. und VII. Flottille insgesamt 10 Boote auf den Werften lagen. Die IX. Flottille aber war erst im Entstehen. Sechs Boote befanden sich auf der Werft in Kiel, sechs waren im Bau oder auf Probefahrt. Alles in allem aber konnte von einer nennenswerten englischen Überlegenheit zu dieser Zeit nicht die Rede sein.

Bei dieser Einschätzung des Stärkeverhältnisses gab der Verlust der „Audacious" den letzten Anstoß zu einer grundlegenden Änderung der englischen Strategie, welche ihren Ausdruck in einer bedeutungsvollen Denkschrift des Admirals Jellicoe vom 30. Oktober 1914 fand[1]). (Anlage Nr. 17.) Aus dieser geht hervor, daß die bisherige Verwendung der deutschen U-Boots-, Minen- und Torpedowaffe bereits genügt hatte, um den englischen Flottenchef von der deutschen Überlegenheit in dieser Hinsicht völlig zu überzeugen. Diese Überlegenheit in Verbindung mit der Verwendung von Luftschiffen auf deutscher Seite konnte nach Ansicht des britischen Flottenchefs in einer Schlacht für die englische Flotte von so verhängnisvollen Folgen sein, daß letztere anstreben müßte, unter allen Umständen außer Bereich dieser Waffen zu bleiben. Die Schlacht dürfe daher nur im nördlichen Teile der Nordsee und in der Nähe der britischen Häfen angenommen werden, um havarierte Schiffe einbringen und deutsche Torpedobootsangriffe vor oder

[1]) Battle of Jutland. Official dispatches, Blaubuch der britischen Admiralität vom Frühjahr 1921, Seite 601.

nach der Schlacht nach Möglichkeit vermeiden zu können. Nur im Norden sei es außerdem möglich, die Kreuzer und Torpedoboote, die in der Blockadelinie ständen, rechtzeitig an das Gros heranzuziehen. Ohne ihre Hilfe aber sei ein günstiger Aufmarsch zur Schlacht nicht zu bewerkstelligen. Man müsse auch damit rechnen, daß der Angreifer stets mit allen Streitkräften erscheinen werde, um so notwendiger sei es für die britische Flotte, nur dort zu schlagen, wo eine schnelle Zusammenfassung der eigenen möglich sei.

Bei der taktischen Bedeutung der deutschen U-Boots- und Minenwaffe sei es nicht ausgeschlossen, daß die britische Flotte die deutsche nicht so bald, wie gewünscht und erwartet, zur Schlacht stellen werde, ja, es sei sogar der Fall denkbar, daß sie die Annahme einer Herausforderung durch diese verweigern müsse, um nicht auf Minensperren und U-Bootslinien gezogen zu werden und so vielleicht die Hälfte der Schiffe zu verlieren, bevor die Geschütze überhaupt noch das Feuer eröffnet hätten. Ein solches Ausweichen werde zwar den Gefühlen aller britischen Marineoffiziere und Mannschaften aufs höchste zuwider sein, aber den neuen und noch nicht erprobten Methoden der Kriegführung müßten ebensolche der Abwehr entsprechen, selbst auf die Gefahr hin, daß der Führer vor Uneingeweihten ein Odium auf sich laden werde. Es folgen dann Vorschläge zu taktischen Gegenmaßnahmen, auf die bei anderer Gelegenheit näher einzugehen sein wird. Hier kommt es lediglich darauf an, die strategische Bedeutung der Urkunde zu unterstreichen[1]), zumal die Ausführungen Jellicoe's durch ein Schreiben vom 7. November 1914, ebenfalls in dem bereits angeführten Blaubuch enthalten, die volle Billigung der Admiralität fanden. Während also die britische Flotte sich bis Ende Oktober 1914 bereit gezeigt hatte, jedem Vorstoß der deutschen, insbesondere gegen den Kanal, entgegenzutreten, während ferner jede Überführung größerer Truppenmassen nach dem Festland automatisch zu einer engeren Umklammerung der Deutschen Bucht mit allen verfügbaren britischen Seestreitkräften geführt hatte, begann nunmehr, von der britischen Admiralität ausdrücklich gebilligt, eine Zeit sehr viel größerer Zurückhaltung der britischen Flotte unter Preisgabe der südlichen und mittleren Nordsee. Dies konnte letztere jedoch erst wagen, nachdem die Kanalhäfen endgültig gesichert und die Lage der Verbündeten an der Front in Flandern und Frankreich wiederhergestellt war, vor allem aber, nachdem sich gezeigt hatte, daß die deutsche Flotte auch ihrerseits eine erheblich geringere Offensivkraft bewies, als man ursprünglich und mit Recht von ihr erwartet hatte. Bis Ende Oktober 1914 konnte die deutsche Flotte mit ziemlicher Sicherheit an jedem Tage, den sie wählte, die Schlacht auf der

[1]) In Corbett: Naval Operations, Band I und II, wird diese Denkschrift überhaupt nicht erwähnt.

Linie Terschelling—Horns-Riff haben, nach dieser Zeit war ihr der Kampf, auch wenn sie ihn suchte, wesentlich erschwert, wenn auch keinesfalls unmöglich gemacht, wie die Vorgänge vom 16. Dezember 1914, 24. Januar 1915 und die Skagerrak-Schlacht zeigen sollten. Niemals aber konnte sie den Kampf wieder unter den günstigen Bedingungen der ersten Kriegsmonate führen, und niemals konnte ein deutscher Seesieg so weitgehende Folgen haben wie im Anfang. Die Gründe, warum er nicht angestrebt wurde, sind mehrmals genannt, sie lagen in erster Linie in dem Festhalten an einem Operationsbefehl, dessen Voraussetzungen sich schon in den ersten Kriegswochen als irrig erwiesen hatten, zum zweiten in der Neigung des Chefs des Admiralstabes, unter dem Einfluß des Reichskanzlers und Chefs des Marinekabinetts immer wieder äußerste Zurückhaltung anzuempfehlen, positive Befehle aber nicht zu erteilen, und schließlich in der Haltung des Flottenchefs selbst[1]), der seit der Entscheidung vom 6. Oktober alle Weisungen von oben erwarten zu müssen glaubte.

Die neue Ära des Seekrieges in der Nordsee sollte bald in sehr eigenartigen Maßnahmen von britischer Seite zum Ausdruck kommen. An demselben Tage, von welchem die Denkschrift Admiral Jellicoe's datierte (30. X.), einen Tag vor Beginn des Kriegszustandes zwischen England und der Türkei, wurde dieser zu einer Konferenz nach London berufen. Dort fand er in der Admiralität wesentliche Veränderungen vor. Infolge der immer zunehmenden Pressehetze gegen alles, was in England deutschen Namens oder Stammes war, hatte der erste Seelord, Prinz Louis v. Battenberg, sich gezwungen gesehen, am 29. Oktober seinen Abschied zu nehmen. Sein Nachfolger wurde ein Mann, der diese Stellung vor vier Jahren verlassen hatte: Lord Fisher, eine Persönlichkeit, die wie keine andere den Charakter englischer Geistesverfassung und politischer Methoden verkörpert. Keineswegs, wie man auf deutscher Seite gerade bei ihm hoffte, zum Anstreben einer Entscheidung durch Einsatz der „Großen Flotte" entschlossen, suchte er für die Schwierigkeiten, in welche letztere gegenüber der deutschen U-Boots- und Minenoffensive geraten war, in anderer, aber für ihn überaus bezeichnender Weise Abhilfe zu schaffen. Schon am 9. Oktober hatte der Angriff von „U 16" auf den Panzerkreuzer „Antrim" vor der norwegischen Küste erwiesen, daß ein Anhalten und Durchsuchen von Handelsschiffen durch britische Kreuzer auf hoher See sie der Torpedierung durch feindliche U-Boote in gefährlicher Weise aussetzte, weil sie hierzu Fahrt vermindern und sogar stoppen mußten. Wie groß die Gefahr für die Kreuzer der englischen Blockadelinie war, hatte

[1]) Vgl. Ostsee, Band I, Seite 150.

bald darauf die Vernichtung des „Hawke" bewiesen. Bewaffnete Handelsschiffe sollten daher an ihrer Stelle die Aufgabe übernehmen. Bevor solche jedoch in größerer Zahl verfügbar wurden, war die Wirksamkeit der englischen Handelsblockade zwischen Norwegen und Schottland aus diesem Grunde ernstlich in Frage gestellt. Dabei meldeten die britischen Kreuzer bereits ein außergewöhnliches Anwachsen des Schiffsverkehrs in diesem Gebiet und vor dem Skagerrak, eine Erscheinung, die zweifellos darauf zurückzuführen war, daß der neutrale Handel nach der Verseuchung der Hoofden mit englischen Minen sich immer mehr der nördlich der Shetland-Inseln nach Norwegen und der Ostsee führenden Handelsstraßen bediente. Infolge der geschilderten Gründe konnte bald nur ein geringer Teil dieser Schiffe untersucht werden, so daß Nahrungsmittel und Rohstoffe Deutschland in erheblichen Mengen erreichten. Wenn aber mit dem kommenden Winter die Tage immer kürzer und das Wetter schlechter wurde, so war der Untersuchungsdienst völlig in Frage gestellt. Selbst der Schein einer auch nur einigermaßen wirksamen Überwachung der deutschen Einfuhr über See konnte dann nicht mehr aufrecht erhalten werden. Der britische Flottenchef sah sich daher bereits Anfang Oktober genötigt, in einer Sitzung mit dem 4. Seelord in Scapa auf den Ernst dieser Lage mit allem Nachdruck hinzuweisen. Der einzige Weg aus diesen Schwierigkeiten war nach Ansicht Jellicoe's der, alle neutralen Schiffe zu veranlassen, britische Häfen zur Durchsuchung anzulaufen, und solche, die sich der britischen Anordnung nicht fügen sollten, durch Kreuzer einzubringen und prisengerichtlich abzuurteilen. Dagegen sollten Schiffe, die sich freiwillig der Untersuchung in britischen Häfen unterzogen hätten, durch Setzen eines besonderen Signals den Kreuzern der Blockadelinien kenntlich gemacht werden[1]).

Der Zweck war einleuchtend. Wenn es gelang, die neutrale Schiffahrt in die Nähe der britischen Häfen und Küsten zu zwingen, so konnte die Durchsuchung von der durch U-Boote und Minen gefährdeten See in die Häfen verlegt und mit viel weniger Aufwand an Kräften ausgeführt werden als bisher, ohne das Recht des Kriegführenden, den Seehandel zu kontrollieren, aufzugeben. Noch war aber nach Corbett das Bewußtsein dafür, wie völlig sich die Bedingungen für den Blockade- und Untersuchungsdienst durch Auftreten des U-Bootes geändert hatten, in England nicht über die Front hinausgedrungen. Admiralität und politische Leitung zögerten daher, nach seiner Darstellung, schon jetzt zu einem Mittel zu greifen, welches den Seehandel der Völker, soweit er die Nordsee berührte, allzu offensichtlich unter britische Seetyrannei stellte. Der Vorschlag war infolgedessen **„als eine zu**

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 206.

weit gehende Ausdehnung der Rechte einer kriegführenden Partei" vorläufig abgelehnt worden. Kaum hatte jedoch Lord Fisher sein Amt angetreten, als er ihn in verschärfter Form aufnahm. Seiner Natur waren völkerrechtliche Bedenken fremd. Immerhin verschmähte er es nicht, die Tat der „Berlin" in völliger Entstellung der Tatsachen als willkommenen Vorwand für die Berechtigung seiner Maßnahmen auszunutzen und die beabsichtigte Verletzung des Völkerrechts der Welt dadurch schmackhaft zu machen, daß sie als Folgeerscheinung angeblicher deutscher Schandtaten zur See dargestellt wurde. Das Mittel ist typisch für die englischen Methoden. Es wird immer angewendet, wenn England zur Rechtsbegründung seiner Abwandlungen, Erweiterungen und Beugungen des vertraglichen Seekriegsrechts um ausreichende Begründungen verlegen ist. Ohne überhaupt zu wissen, wie die Minen nach Tory Island gekommen waren, unterstellte man einfach als Tatsache, daß sie von einem Handelsdampfer unter Mißbrauch der neutralen Flagge gelegt worden wären. Auf diese Weise erwarb man sich den Schein des Rechts, um vor der Welt in Worte tiefster Entrüstung über die rücksichtslose, angeblich jedem Völkerrecht hohnsprechende deutsche Seekriegführung auszubrechen und damit über Zweck und Bedeutung der geplanten britischen Maßnahmen hinwegzutäuschen. Man unterstellte also einfach dem Gegner, was man selbst längst zu tun beabsichtigte, und erreichte es in einer Welt, die sich massenverhetzenden Lügen nur allzu geneigt zeigte, in der Tat, daß das Odium dieser Maßnahmen auf Deutschland fiel, und dies zu einer Zeit, als England die bewußte Abkehr von der Londoner Deklaration angekündigt, seine Handelsschiffe gegen das gültige Recht bewaffnet und die Unterschiede zwischen kriegführend und nicht kriegführend, zwischen Kriegs- und Handelsschiff von sich aus längst verwischt hatte. In einer Erklärung der Admiralität vom 2. November wurde der Welt die neue britische Entscheidung mitgeteilt. Das Dokument[1]) spricht für sich selbst. Es lautete folgendermaßen:

»Während der letzten Wochen haben die Deutschen wahllos Minen in die offene See auf der nördlich um Irland führenden Haupthandelsstraße von Amerika nach Liverpool verstreut. Friedliche Handelsschiffe sind bereits unter Verlust von Menschenleben infolge dieser Tätigkeit aufgeflogen. Der White-

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 247.

Star-Passagierdampfer „Olympic" blieb nur durch einen Glückszufall[1]) vor einer Katastrophe bewahrt. Ohne die Warnungen britischer Kreuzer wären noch andere britische und neutrale Handels- und Passagierschiffe vernichtet worden. Diese Minen können nicht durch irgendein deutsches Kriegsschiff gelegt worden sein, sie sind vielmehr durch ein deutsches Handelsschiff unter neutraler Flagge gelegt worden, welches, diese Verkehrsstraße entlangfahrend, als ob es friedlichen Handelszwecken diene, die Unverletzlichkeit, deren sich neutrale Schiffe erfreuen, restlos ausnutzte, um schadenfroh und unbekümmert das Leben aller derer zu gefährden, welche auf der See reisen, ohne Rücksicht darauf, ob Freund oder Feind, Bürger oder Soldat. Minenlegen unter neutraler Flagge und Spionage durch Fischdampfer, Lazarettschiffe und neutrale Fahrzeuge sind die feststehenden Kennzeichen deutscher Seekriegführung. Unter diesen Umständen und mit Rücksicht auf die großen Interessen, welche der britischen Marine anvertraut sind, auf die Sicherheit friedlichen Handels auf der hohen See und die Aufrechterhaltung des völkerrechtlich erlaubten Verkehrs zwischen neutralen Ländern fühlt die Admiralität die Notwendigkeit, Ausnahmemaßnahmen zu ergreifen, welche den neuen Bedingungen entsprechen, unter denen dieser Krieg geführt wird.

Sie gibt daher bekannt, daß die ganze Nordsee als Kriegsgebiet betrachtet werden muß. Innerhalb dieses Gebietes wird jede Handelsschiffahrt, die Handelsdampfer aller Länder, Fischerfahrzeuge und jede andere Art von Schiffen, den schwersten Gefahren durch Minen ausgesetzt sein, welche notwendigerweise ausgelegt werden müssen, und durch Kriegsschiffe, welche mit größter Wachsamkeit bei Tage und Nacht nach verdächtigen Fahrzeugen suchen werden. Alle Handels- und Fischerfahrzeuge der beschriebenen Art werden hierdurch gewarnt vor den Gefahren, denen sie begegnen werden, wenn sie diese

[1]) Nämlich den Untergang der „Audacious", also eines Kriegsschiffes.

Gebiete in anderer Weise befahren als in strenger Befolgung der Weisungen der Admiralität. Jede Anstrengung wird gemacht werden, diese Warnung den neutralen Ländern und den Schiffen auf See zu übermitteln, aber vom 5. November an, so gibt die Admiralität bekannt, werden alle Schiffe, die eine Linie passieren, welche vom nördlichen Punkt der Hebriden über die Färöer-Inseln nach Island gezogen ist, dies auf eigene Gefahr tun.

Schiffe aller Länder, welche von und nach Norwegen, der Ostsee, Dänemark und Holland Handel treiben wollen, werden angewiesen, auf dem Wege nach diesen Ländern den Weg durch den Englischen Kanal und die Straße von Dover zu nehmen. Dort werden sie Segelanweisungen erhalten, welche sie, **soweit Groß-Britannien beteiligt ist,** sicher an der Ostküste Englands entlang bis Farn Island führen werden, von wo aus, wenn möglich, ein sicherer Weg hinüber nach Lindesnes-Leuchtturm gegeben werden wird. Von diesem Punkt müssen sie, ihrem Bestimmungsort entsprechend, nach Norden oder Süden fahren, und zwar so nahe als möglich unter der Küste. Der umgekehrte Weg kommt für die ausfahrenden Schiffe in Frage. Bei strenger Befolgung dieser Wege wird der Handel aller Länder imstande sein, seine Bestimmungsorte in Sicherheit zu erreichen, **soweit Groß-Britannien daran beteiligt ist,** aber jede Abweichung auch nur für wenige Meilen von dem so bezeichneten Kurs kann von verhängnisvollen Folgen begleitet sein.«

Einleitend wird in dieser Erklärung das Legen deutscher Minen in unmittelbarer Nähe des Hauptstützpunktes der englischen Flotte als in erster Linie gegen die Handelsschiffahrt gerichtet bezeichnet. Der Verlust der „Audacious" wird daher auch aus diesem Grunde sorgfältig verschwiegen, damit das militärische Ergebnis der deutschen Maßnahme weniger leicht erkennbar wird. In einem Atemzug aber mit der Behauptung, daß Deutschland mit unerhörter Rücksichtslosigkeit den neutralen Handel gefährde, wird dieser durch die englische Erklärung aus den sicheren Gewässern zwischen Norwegen und den Shetland-Inseln in den Englischen Kanal, das Aufmarschgebiet der

englischen Armee, und an die Ostküste Englands gedrängt, wo er allen Gefahren des Aufenthaltes an den Brennpunkten der kriegerischen Tätigkeit kriegführender Parteien ausgesetzt sein mußte. Die Erklärung der ganzen Nordsee als Kriegsgebiet und die Vorschriften für die vom neutralen Handel einzuschlagenden Wege bedeutete nichts anderes als die **wider alles Völkerrecht eingeführte Blockade neutraler Küsten und neutraler Häfen,** die England in dem Augenblick an die Stelle der bisherigen traditionellen Form setzte, als deren vorgeschriebene Effektivität an den modernen Waffen und Verkehrsverhältnissen gescheitert war. Mit Recht machte Holland, dessen früherer Protest gegen die Verseuchung der Hoofden mit Minen noch nicht beantwortet war, in einer Note vom 16. November geltend, ein Meer von der Ausdehnung der Nordsee könne nicht als Kriegsgebiet erklärt werden, ohne ein schweres Vergehen gegen den von allen Völkern des Erdballes anerkannten Grundsatz der Freiheit der Meere. Der Umweg, der den holländischen Schiffen zugemutet werde, betrage fast 1000 sm, ohne daß überhaupt eine sichere Anweisung für einen Weg nach den holländischen Häfen gegeben werde. Aber es blieb bei den papierenen Protesten; die von dem britischen Wirtschaftsdiktator in Leben und Arbeit abhängigen Neutralen haben sich den Maßnahmen der britischen Regierung im großen und ganzen gefügt und ihr erlaubt, einen Weg zu beschreiten, auf den die englische Seekriegführung nicht etwa durch das deutsche Verhalten, sondern nur infolge bewußten Ausweichens vor einer Kampfentscheidung gedrängt war, ein Verfahren, dessen wahre Gründe in der Denkschrift Jellicoe's vom 30. Oktober zu suchen sind. Die neue Ära des Seekrieges, die hierauf von England eingeleitet wurde, bedeutete das Ende der vielberufenen „Freiheit der Meere". „Englisches Recht bricht Völkerrecht." Dieser Erfahrungssatz der Weltgeschichte lag auch der Erklärung Lord Fisher's vom 2. November 1914 zugrunde. Wirkungslos aber verhallten die Einsprüche der benachteiligten neutralen Seemächte der Nord- und Ostsee, weil „die Vereinigten Staaten sich, wie zu Zeiten des Nordischen Bundes, weigerten, diesen Protest zu ihrer eigenen Sache zu machen"[1])[2]).

[1]) Stegemann, Geschichte des Krieges, Band III, Seite 28.

[2]) Für die seekriegsrechtlichen Zusammenhänge im System des britischen Seehandelskrieges als Wirtschafts- und Volkskrieges siehe außerdem: Gartzke, Kapitän zur See, Eine neue britische Seekriegsordnung, Marine-Rundschau 1922, Januar bis März.

10. Vorstoß der deutschen Hochseestreitkräfte gegen Yarmouth (3. November 1914) und endgültige Behauptung von Ostende und Zeebrügge durch deutsche Truppen.

Mit der zeitweiligen Verdrängung der britischen Überwasserstreitkräfte aus der Nordsee durch die deutsche U-Boots- und Minenoffensive wurde die Bedeutung rechtzeitiger Meldung der Bewegungen der deutschen Seestreitkräfte für die britische Flotte immer größer, um trotz ihrem Aufenthalt in abgelegenen Stützpunkten bei einem immer noch erwarteten Vorstoß der deutschen Flotte, insbesondere gegen den Englischen Kanal, rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen treffen zu können. Diese Nachrichten erhielt die britische Admiralität in erster Linie durch einen ausgezeichneten Spionagedienst. Nach einer Bekanntmachung der englischen Regierung, die man in Deutschland am 18. Oktober erfuhr, hatte sie u. a. 1000 Pfund Sterling Belohnung für Fischer ausgesetzt, die wichtige Meldungen über feindliche Seestreitkräfte machen würden. Das hinderte die Engländer jedoch keineswegs, in der Erklärung Lord Fisher's vom 2. November die Mitwirkung anscheinend harmloser und neutraler Fischdampfer im Aufklärungsdienst aufs schwerste zu brandmarken, natürlich nur so weit, als der Feind sich dieser Methoden etwa bediente. Welche Kanäle sie sonst für die Spionage benutzten, ging daraus hervor, daß sich die holländische Regierung am 26. Oktober veranlaßt sah, den britischen Konsul in Delfzyl an der Emsmündung auszuweisen. Der legitime Aufklärungsdienst fiel dagegen den britischen U-Booten zu. Weder die berüchtigten Wetterverhältnisse der Deutschen Bucht, noch die Schwierigkeiten der Navigierung, noch die deutschen Minensperren und die Bekämpfung durch Torpedoboote, Flieger, Luftschiffe und U-Boote vermochten sie daran zu hindern. Trotzdem ihnen Erfolge im Angriff fast niemals beschieden waren, hielten sie die „enge Blockade", häufig wohl auch im Zusammenwirken mit Fischdampfern, mit bemerkenswerter Hartnäckigkeit aufrecht. Als man Anfang Oktober auf deutscher Seite festgestellt zu haben glaubte, daß die am Südwestende der

deutschen Minensperre liegende Wracktonne bei Norderney ihnen einen guten Anhalt für die Navigierung zu bieten schien, wurde die Sperre in der Nacht vom 11. zum 12. Oktober durch den Minendampfer „Kaiser" um 1,5 sm über die Tonne hinaus nach Südwesten verlängert. Zur Anwendung des wirksamsten Gegenmittels, einer Minensperre westlich der Emsmündung, konnte man sich dagegen selbst nach der Kriegsgebietserklärung Lord Fisher's nicht entschließen, weil man hierzu mit Rücksicht auf die holländische Schiffahrt nach Delfzyl eine vorherige Verständigung der holländischen Regierung für notwendig gehalten hätte. Mit einer solchen Warnung wäre aber der Zweck der Sperre verfehlt gewesen.

Einen zweiten Anhalt für das Eindringen in die Deutsche Bucht hatte den feindlichen U-Booten wahrscheinlich der in den Nachrichten für Seefahrer bekanntgemachte Ansteuerungspunkt für Handelsschiffe nordwestlich von Helgoland gegeben. Man verlegte ihn daher nach List, aber auch so blieb der Verkehr von Handelsschiffen von und nach den deutschen Flußmündungen der Nordsee geeignet, dem Feind minenfreie Ansteuerungswege zu verraten. Hier und da hatten in der Tat einzelne Dampfer versucht, von Norden her ohne den deutschen Kriegslotsen in die Deutsche Bucht einzudringen. Es war nicht ausgeschlossen, daß sie im Dienste des Gegners standen und minenfreie Wege erkunden oder U-Booten als Führer dienen sollten. Der Lotsenzwang mußte daher mit aller Energie durchgeführt werden.

Seit der Verlegung des Ansteuerungspunktes für Handelsschiffe nach List wurde längere Zeit kein feindliches U-Boot mehr in der inneren Deutschen Bucht gemeldet. Es ist aber auch möglich, daß Verluste auf der Helgoland-Sperre, auf welche zwei dort beobachtete und sonst nicht aufzuklärende Detonationen hinzuweisen schienen, die feindlichen U-Boote einige Zeit diesem Gebiet ferngehalten haben. Am 13. Oktober indessen wurde wieder ein deutsches Torpedoboot, „G 7", unmittelbar vor der Wesermündung von einem U-Boot, wenn auch erfolglos, beschossen, am 15. Oktober meldete die II. Minensuchdivision ein tauchendes U-Boot unmittelbar östlich von Helgoland, am 16. wurde ein solches durch Vorpostendampfer bei Eider-Feuerschiff festgestellt. Es standen also nicht nur auf der Linie Horns-Riff—Borkum, sondern nunmehr auch wieder unmittelbar vor den Flußmündungen feindliche U-Boote.

Zwar wurden auf solche Meldungen hin regelmäßig Torpedobootsflottillen und Flieger entsandt, die in den verdächtigen Gebieten die U-Boote beim Auftauchen überraschen sollten, aber alle Versuche in dieser Richtung blieben erfolglos. Dagegen glückte zunächst ein anderer: Die Bekämpfung des U-Bootes durch das U-Boot.

Tagelang hatten eigene U-Boote an den Stellen, wo feindliche gemeldet worden waren, getaucht auf der Lauer gelegen, während alle übrigen Streitkräfte diese Gebiete mieden. Endlich am 18. Oktober hatte dieses Verfahren Erfolg. Wie man sich erinnern wird[1]), sollten an diesem Tage zwei U-Boote, und zwar „U 27" und „U 30" in einer Standlinie bei Borkum-Riff kreuzend, „Kolberg" und „Nautilus" nach ihrer Unternehmung gegen den Firth of Forth aufnehmen. Gleichzeitig sollten sie aber versuchen, feindliche U-Boote zu überraschen, und zwar „U 30" nördlich von Borkumriff-Feuerschiff Position, „U 27" südlich von dieser und unmittelbar vor der Emsmündung. (Karte 10.) Dort sichtete der Kommandant des letzteren, Kapitänleutnant Wegener, um 11.25 Uhr Vm. einen bojenähnlichen Gegenstand, der aber wenig später als U-Boot ausgemacht werden konnte. Über die weiteren Ereignisse berichtet er im Kriegstagebuch folgendermaßen:

»Ich steuerte zunächst auf dem bisherigen Kurs weiter, um seitlichen Abstand, und zwar gegen die Sonne zu gewinnen. Es wurde dabei in Kauf genommen, daß nachher der Angriff gegen die See angesetzt werden mußte. Es wurde durchweg mit beiden Maschinen Halbe Fahrt gelaufen, Sehrohre eingefahren. In Abständen von ungefähr 400 bis 500 m wurde das Sehrohr zur Orientierung gezeigt, vorher aber mit der Fahrt bis auf „eine Maschine Kleine Fahrt" heruntergegangen. 12.05 Uhr auf Kurs 285 Grad gegangen, da der seitliche Abstand — ungefähr 2 sm — hergestellt schien und das Boot auf annähernd gleiche Höhe mit dem Gegner gebracht werden sollte. Abstand 2 sm hielt ich für erforderlich, da ich sehr gute Beobachtung von dem im getauchten Zustande liegenden englischen Boote auch durch Unterwasserschallempfang voraussetzte. Sechs Beobachter standen in schwarzem Ölzeug auf seinem Turm und hatten ihre Aufmerksamkeit anscheinend ganz in der Richtung auf die Emsmündung vereinigt. Bis 12.45 Uhr etwas herangedreht und dann mit harter Drehung den Gegner recht voraus genommen; Kurs 50 Grad; Steuerbord-Rohr mit 1,5 m-Tiefeneinstellung schußklar gemacht. Auf diesem Kurs mit Sicherheit festgestellt, daß Gegner ein feindliches U-Boot war;

1. Es fehlte am Turm der Aufbau für Sehrohrdurchführung und die Wellenbrecher,

2. an Vor- oder Achterkante des Turmes — Lage des Bootes im gefluteten Zustande nicht auszumachen — eine 2 bis 3 m lange Spier, anscheinend der umgelegte Mast,

3. Durch Beobachtung meines Wachoffiziers, den ich zur Sicherheit für kurze Zeit durch das Sehrohr blicken ließ, schwarze „83" am Turm („E 3") festgestellt. Außer dem Turm waren Umrisse des Bootes nur

[1]) Seite 191.

auf ganz geringe Entfernung erkennbar. Das Boot hat während meines Angriffes geladen, da schwache Dunstwolken zu erkennen waren. Auspuff anscheinend in der Wasserlinie.

1.22 Uhr stand der Gegner 5° bis 6° an Backbord, nach meiner Schätzung 300 m ab. Ich ging daher mit der Steuerbord-Maschine, die bisher Kleine Fahrt lief, „Äußerste Kraft voraus" und drehte hart Backbord zum Schuß. Los: Mitte. Nach etwa 12 Sekunden Detonation gehört, 50 m hohe Wassersäule mit vielen Sprengstücken beobachtet. Boot in der Mitte durchgebrochen, Bug und Heck etwas herausragend, Wirkung auf das eigene Boot: metallisch klingender Schlag an Steuerbord, keine Erschütterung, kein Einfluß auf die Tiefensteuerung. Als die Wassersäule niederfiel, war das Boot verschwunden. Vier auf dem Wasser treibende Leute konnte ich zunächst nicht aufnehmen, da ich mein Boot dem Angriff eines weiteren feindlichen U-Bootes nicht aussetzen wollte. Ich beabsichtigte jedoch nach etwa einer halben Stunde einen Rettungsversuch zu machen. Es wurden zu dieser Zeit nach jeder Seite zwei Kreise auf der ungefähren Unfallstelle geschlagen, in der Absicht, etwa noch schwimmende Leute durch kurzes Auftauchen und Öffnen des Turmluks aufzunehmen. Es wurden aber nur Korkstücke, Brote und eine Holzkiste gesichtet.«

Bereits drei Tage später lief „U 27" nach der flandrischen Küste aus, wo es sich von neuem durch Vernichtung des „Hermes" auszeichnete[1]). (Karte 10 u. 11.)

Trotzdem es glückte, die Art der Vernichtung von „E 3" dem Feinde geheim zu halten, blieb dieser Erfolg der einzige in seiner Art.

Abgesehen von der ständigen Anwesenheit von U-Booten schien die feindliche Tätigkeit vor der Deutschen Bucht zu ruhen. Häufige Vorstöße einer oder mehrerer deutscher Torpedobootsflottillen, die sich allerdings niemals über die Dauer einer Nacht hinaus erstreckten, blieben ebenso ergebnislos, wie die Flieger- und Luftschiffaufklärung, obgleich beispielsweise „L 5", Kommandant Oberleutnant zur See Hirsch, am 19. Oktober bereits bis 60 sm östlich von Yarmouth vordrang. Nur einmal, und zwar an diesem Tage, sichtete ein Flugzeug (Nr. „78") zwei feindliche Zerstörer, die es bei Terschelling verfolgten. Am 25. schien endlich ein neuer Angriff des Feindes bevorzustehen. Von 5 Uhr morgens ab wurde von Borkum, Norderney und Roter Sand-Leuchtturm übereinstimmend Kanonendonner gemeldet. Bis 5.30 Uhr wurden 15 bis 20 regelrechte Geschützsalven gezählt, Vorpostenboote vor der Ems hatten sogar den

[1]) Seite 227.

Feuerschein der Geschütze gesehen und Detonationen mit hoher Feuersäule beobachtet. Dann war es allerdings wieder still geworden. Da sich eigene Streitkräfte nicht in See befanden, konnte es sich nur um feindliche handeln, wenn auch rätselhaft blieb, auf wen sie geschossen hatten. Die Flotte ging sofort in verschärfte Bereitschaft, das II. Geschwader, das gerade zu Übungen nach der Ostsee gehen sollte, wurde auf der Elbe zurückgehalten und bei Hellwerden klärten Flieger und Luftschiffe in allen Richtungen auf, aber leichter Regen und geringe Sichtweite erschwerten ihre Tätigkeit. Erst gegen 1 Uhr mittags ging über Norddeich die Meldung ein, daß das Flugzeug „21" 10 Uhr Vm. 70 sm nordwestlich von Helgoland zwei Schlachtkreuzer der „Lion"-Klasse, einen Kleinen Kreuzer der „Attentive"-Klasse und zehn Zerstörer mit Kurs Nordwest, mittlere Fahrt, gesichtet habe, von den Streitkräften ohne Erfolg beschossen worden und schließlich in Norderney gelandet sei. Da das Flugzeug selbst keine F. T.-Einrichtung besaß, hatte sich die Übermittlung dieser wichtigen Meldung bis nach seiner Landung verzögert. Für eine Verfolgung war es daher längst zu spät. Immerhin war die Meldung nicht ohne Bedeutung, weil nunmehr festgestellt war, daß sich in der Tat nicht unerhebliche Streitkräfte nahe der deutschen Küste befunden hatten. Der Zweck ihrer Unternehmung blieb freilich zweifelhaft. Vielleicht war eine Beschießung Borkums beabsichtigt gewesen, vielleicht auch sollten deutsche Streitkräfte herausgelockt oder Minen gelegt werden, obwohl letzteres am wenigsten wahrscheinlich war, wenn sich der Feind die Deutsche Bucht nicht für Unternehmungen seiner U-Boote unbrauchbar machen wollte. Vielleicht aber handelte es sich auch nur um ein Scheinmanöver, um in der Presse verbreiten zu können, daß die Nordsee „reingefegt" und die deutsche Küste beschossen worden sei, um die öffentliche Meinung auf diese Weise über die Untätigkeit der englischen Flotte zu beruhigen. Eine weitere Erklärungsmöglichkeit für das Schießen ergab sich aus einer späteren Meldung. Nach dieser war vor der Emsmündung am 24. Oktober ein dänischer Dampfer festgekommen und hatte während der Nacht seine Deckladung von Brettern und Balken über Bord geworfen. Von Flugzeugen war infolgedessen eine Menge treibendes Holz vor der Ems festgestellt worden. Es war daher nicht ausgeschlossen, daß in der Nacht zum 25. Oktober dort stehende englische Streitkräfte noch in der Dunkelheit auf dieses gefeuert hatten, in der Annahme, es mit U-Booten zu tun zu haben. Später erfuhr man allerdings, daß am 26. Oktober ein Kleiner Kreuzer, wahrscheinlich von der Emsmündung kommend, in beschädigtem Zustand in Harwich eingeschleppt worden sei. Danach war es schließlich ebenso gut möglich, daß sich englische Streitkräfte dort gegenseitig beschossen hatten. Nach der englischen Darstellung[1])

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 238.

hat es sich um einen beabsichtigten Fliegerangriff auf die Luftschiffhallen von Cuxhaven durch die „Harwich-Streitkräfte" gehandelt, die durch „Invincible" und „Inflexible" unterstützt wurden[1]). Starke Regenfälle hätten die Flugzeuge am Aufsteigen verhindert. Eine Aufklärung des Feuergefechtes wird aber auch in dieser Darstellung nicht gegeben.

Auf deutscher Seite hatte der 25. Oktober wieder einmal die Bedeutung einer wirklich wirksamen Flugzeugaufklärung deutlich gezeigt. Da es selbst im dritten Kriegsmonat noch vorkam, daß zeitweise in der ganzen Nordsee nur zwei Flugzeuge verwendungsbereit waren, hatte die Flottenleitung schon am 16. Oktober dringende Vorstellungen bei dem Reichs-Marine-Amt erhoben, die Nordseeflugstationen endlich mit neuen und wirklich leistungsfähigen Flugzeugen und brauchbaren Fliegern und Beobachtern auszurüsten. Mindestens je 6 Flugzeuge wurden für Borkum und List, 18 für Helgoland verlangt.

Nach dem 25. Oktober trat wieder völlige Ruhe vor der deutschen Nordseeküste ein. Alle Nachrichten, die man über den Feind erhielt, blieben stets so unbestimmt und widerspruchsvoll, daß sie kein brauchbares Bild über die Verteilung und Tätigkeit seiner Streitkräfte gaben. Möglicherweise hat die Verwendung von Handelsschiffen auf englischer Seite, die, durch hölzerne Aufbauten maskiert, in sogenannte Scheinkriegsschiffe verwandelt worden waren, wesentlich zur Verwirrung der Beobachter beigetragen, denn jederzeit wurden Linienschiffe, Panzerkreuzer oder einzelne Geschwader in fast allen Häfen der Ostküste von der Themse bis Inverneß gleichzeitig, vom 17. Oktober auch an der Westküste, gemeldet.

Alle diese Eindrücke befestigten bei der Flottenleitung die Vorstellung, daß größere eigene Vorstöße statt zum Zusammentreffen mit feindlichen Geschwadern höchstens zu Verlusten durch feindliche U-Boote führen würden, bis der Feind selbst zum Angriff überginge. Die Bindung des Gegners, die in den Vorgängen an der flandrischen Küste lag, wurde leider nicht als solche erkannt. Die Bedeutung, welche eine rege eigene Flottentätigkeit für den Verlauf der Kämpfe in Flandern haben mußte, die Notwendigkeit, außer U-Booten auch Überwasserstreitkräfte für die Entlastung der Landfront voll einzusetzen, wurde vom Chef des Admiralstabes niemals betont. Die schwierige Lage der Landfront kam der Flotte nicht zum Bewußtsein, weil sie nicht genügend darüber unterrichtet wurde, sonst wäre ihre

[1]) Vgl. auch Seite 230.

abwartende Haltung gerade während der entscheidenden Tage der Anstrengungen der Armee zur Eroberung der Kanalhäfen nicht zu erklären. In Verkennung der Lage war sie sogar bestrebt, die angebliche „Wartezeit" zu Übungen auszunützen. Auf die Anfrage, ob die Lage die Entsendung von Schiffen und einzelnen Geschwadern zum Einfahren und Einüben der neu zur Flotte kommenden Einheiten in der Kieler Förde gestatte, erhielt sie von Admiral v. Pohl, dem Chef des Admiralstabes, durch Telegramm vom 17. Oktober eine bejahende Antwort und wurde so in ihrer Haltung ausdrücklich bestärkt. Unter diesen Umständen führte auch das Drängen des Generalstabes auf Entlastung der Landfront in Flandern zunächst immer wieder nur zum Einsatz von U-Booten. Selbst die Nachrichten von der beabsichtigten Überführung von 15 000 Engländern in der Nacht vom 30. zum 31. Oktober von Dover nach Ostende unter Bedeckung von Linienschiffen und mehreren Kreuzern wurde unter diesem Gesichtspunkte durchaus nicht als Anregung für das Vorgehen von Überwasserstreitkräften aufgefaßt. Dagegen drängte der Chef des Admiralstabes schon am 20. Oktober zu einer Wiederholung der Minenunternehmung gegen den Firth of Forth noch in dieser Neumondperiode. Seiner Anregung nach sollte diesmal statt des „Nautilus" ein Kleiner Kreuzer in Begleitung eines U-Bootes hierfür eingesetzt werden. Die Wiederholung eines solchen Vorstoßes mit unzulänglichen Mitteln wurde jedoch jetzt von der Flottenleitung abgelehnt, nachdem die Absicht zu einem solchen dem Feinde durch den Vorstoß der „Kolberg" und des „Nautilus" am 17. Oktober vermutlich bekannt geworden war. Es mußte daher neuerdings mit einer besonders scharfen Bewachung und Gegenwirkung an der englischen Küste gerechnet werden. Unter diesen Umständen schien ihr der Einsatz eines der wenigen schnellen Kreuzer, über die sie verfügte, ohne Rückhalt an stärkeren Streitkräften zu wertvoll. Nach ihrer Ansicht war die Möglichkeit für derartige Unternehmungen, die nur durch Überraschung glücken konnten, vorüber. Admiral v. Ingenohl war der Ansicht, daß Minen nur noch unter dem Schutz schwerer Streitkräfte mit Gewalt an die englische Küste herangebracht werden könnten. Aus dieser und keiner anderen Erwägung entstand am 28. Oktober der Entschluß zur ersten Offensivunternehmung der gesamten Hochseestreitkräfte. Mit der Ausführung sollte auch deshalb nicht länger gezögert werden, um einem nach dem Wechsel des I. Seelords erwarteten offensiveren Vorgehen von englischer Seite zuvorzukommen. Kleine Kreuzer sollten unter dem Schutz der Schlachtkreuzer das Gebiet zwischen Smiths Knoll-Feuerschiff und der Stadt Lowestoft mit Minen verseuchen, um den Verkehr zwischen dem Kanal und der Ostküste Englands, sowie den zu dieser Jahreszeit besonders lebhaften englischen

Fischfang in dem Seegebiet östlich von Yarmouth und Gorleston zu stören. Im Anschluß daran sollten die Kreuzer gegen die Kanalmündung bis südlich der Linie Smiths Knoll—Haaks-Feuerschiff vorstoßen, um feindliche Bewachungsstreitkräfte zu vernichten oder nach Norden auf das I. und III. Geschwader zu ziehen, die hierzu nicht weit von Terschelling eine Aufnahmestellung einzunehmen hatten. Diese Geschwader über den Bereich der Deutschen Bucht vorgehen zu lassen, um den Kreuzern während ihres Aufenthalts an der feindlichen Küste einen unmittelbaren Schutz zu bieten, hielt Admiral v. Ingenohl zu seinem Bedauern wegen der Operationsanweisungen vom 6. Oktober nicht für zulässig. Aber ganz abgesehen vom Wert einer Aufnahmestellung und, wie er schreibt[1]), „obwohl nach dem Operationsbefehl vom 6. Oktober eine aktive Betätigung des Gros der Flotte am Feinde nicht stattfinden sollte, hielt er es doch für dringend erwünscht, daß auch die Linienschiffsgeschwader an den Vorstößen teilnähmen, schon zur Schulung und Kriegsgewöhnung in See, was jetzt in weit höherem Maße als in der ersten Zeit als Bedürfnis empfunden wurde, da die Flotte bei Kriegsausbruch noch auf der Höhe ihrer Ausbildung stand".

Ein Vorschicken der eigenen Kreuzer ohne Rückhalt am Gros wäre allerdings als wider alle Regeln der Kriegskunst nicht zu rechtfertigen gewesen, davon abgesehen war es in der Tat endlich Zeit, wenn nicht schon zu spät, die Geschwader gegen den Feind zu führen. Strategisch war der geeignetste Zeitabschnitt bereits verpaßt, er begann etwa mit dem Ausgang der Marne-Schlacht um Mitte September und erreichte seinen Höhepunkt mit der Schlacht um Calais!

Bei weiteren Erwägungen über den geplanten Vorstoß kam man zu der Überzeugung, daß die Kreuzer, um nicht von den die Deutsche Bucht blockierenden U-Booten und Fischdampfern vorzeitig gemeldet zu werden, die Jade erst nach Anbruch der Dunkelheit verlassen dürften. Dann wäre es aber kaum möglich, daß sie ihr Ziel noch vor Tagesanbruch erreichen würden. Anderseits solle aber das Minenlegen dem Feind nach Möglichkeit verborgen bleiben. Dies könnte nach Hellwerden nur dadurch geschehen, daß die Aufmerksamkeit des Feindes durch andere Ereignisse abgelenkt würde. Aus diesen Überlegungen entstand, angeregt durch Ausführungen des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe, der Plan, während des Minenlegens mit den Schlachtkreuzern die Küstenwerke von Great Yarmouth zu beschießen. Die Kleinen Kreuzer wären auch besser gedeckt, wenn die Schlachtkreuzer unmittelbar vor ihnen herführen und sie schon von

[1]) Denkschrift des Admirals v. Ingenohl: „Überlegungen, Begründungen und Erläuterungen zum Verhalten der Hochseeflotte im ersten Kriegshalbjahr."

vornherein mit allen Geschützen deckten. Vielleicht gelänge es auch, durch die Beschießung Kräfte von der belgisch-französischen Küste abzuziehen. Schließlich könnte gerade die Beschießung als sichtbarer Beweis für die Tätigkeit der deutschen Flotte so nahe der Themsemündung von großer moralischer Wirkung sein und das bereits in England dämmernde Bewußtsein noch vertiefen, daß die Flotte Jellicoe's nicht imstande sei, den Erwartungen des englischen Volkes zu entsprechen. Im Interesse der Geheimhaltung und des überraschenden Handelns war es bedauerlich, daß vor der Durchführung erst die Genehmigung des Kaisers eingeholt und der Admiralstab in Kenntnis gesetzt werden mußte. Der hierüber geführte Schriftwechsel zeigt, eine wie geringe Handlungsfreiheit dem Flottenchef damals zugebilligt wurde. Folgendes Telegramm ging am 29. Oktober an das Hauptquartier:

»Beabsichtige Ende Woche Minen legen bei Yarmouth durch schnelle Kleine Kreuzer unter Bedeckung von I. Aufklärungsgruppe, II. Aufklärungsgruppe und einer schnellen Torpedobootsflottille. I. Geschwader, III. Geschwader, III. Aufklärungsgruppe, IV. Aufklärungsgruppe und die übrigen schnellen Flottillen Aufnahmestellung etwa 40 sm nördlich Terschelling-Feuerschiff. Westlich davon Unterseebootslinie als zweite Aufnahmestellung. Dauer der Unternehmung höchstens 30 Stunden. Annehme, daß diese Unternehmung innerhalb der mir durch Allerhöchsten Befehl gezogenen Grenzen bleibt. Sie ist zur Erhaltung der Energie des Personals dringend notwendig und verspricht Erfolg.«

Im Admiralstab in Berlin wurde die endlich erwachende Unternehmungsluft der Flotte mit Freude begrüßt. Um sie zu unterstützen, hielt es der Stellvertretende Chef des Admiralstabes in Befürchtung gewisser Gegenströmungen im Hauptquartier für erforderlich, die unbedingte Notwendigkeit einer derartigen Unternehmung in einem Telegramm an den Chef des Admiralstabes noch besonders zu unterstreichen und ihn so dringend wie möglich zu bitten, dem Chef der Hochseeverbände sein Einverständnis auszusprechen, „wenn anders nicht angängig aus eigener Machtvollkommenheit", wie er zu betonen ausdrücklich für notwendig erachtete. Seine Befürchtungen erwiesen sich jedoch diesmal als übertrieben, denn noch am Abend traf folgende Antwort aus dem Hauptquartier ein:

»Seine Majestät der Kaiser sind einverstanden Unternehmung Yarmouth. Seine Majestät der Kaiser erwarten, daß Aufklärung aller Art auch durch Luftschiffe und Flugzeuge nach Norden ausgeübt wird, um Abschneiden bei Rückkehr zu verhüten.«

Als das Telegramm bei der Flotte eintraf, hatte starker Oststurm eingesetzt, der auch die folgenden Tage andauerte und das Unternehmen bis

zum 3. November verzögerte, so daß es erst einsetzte, als die Kämpfe in Flandern, auf die es, wenn auch nur mittelbar dazu bestimmt, noch Einfluß gewinnen konnte, bereits zum vorläufigen Abschluß gekommen waren.

Am 2. November liefen die beiden einzigen U-Boote, die in der letzten Zeit dort noch tätig gewesen waren, „U 27" und „U 30", in der Ems ein. An demselben Tage gingen „U 6" (Steinbrinck), „U 14" (Schwieger), „U 21" (Hersing) und „U 22" (Hoppe) von letzterer in See, um in Vorbereitung und Unterstützung des Unternehmens gegen Yarmouth eine 30 sm lange U-Bootslinie bei Terschelling auszulegen, die von 53° 46′ Nord und 4° 27′ Ost in der Richtung Südwest ¼ Süd mißweisend verlaufen sollte. Alle anderen verfügbaren U-Boote wurden unter zeitweiliger Entblößung Helgolands auf der Ems zusammengezogen, während Torpedoboots- und Minensuchflottillen die Helgoländer Bucht auf Minen und feindliche U-Boote absuchten. Um 1.30 Uhr Nm. waren die I. und II. Aufklärungsgruppe unter Kontreadmiral Hipper und das I. und III. Geschwader unter Vizeadmiral v. Lans und Kontreadmiral Funke mit den zugehörigen Torpedobootsflottillen auf Schillig-Reede, die III. und IV. Aufklärungsgruppe auf der Weser versammelt. Dagegen konnten die Schiffe des II. Geschwaders unter Vizeadmiral Scheer nicht an der Unternehmung teilnehmen, sie befanden sich zum Einbau einiger für ihre Schwimmsicherheit bei Unterwassertreffern wichtiger Einrichtungen auf der Werft in Kiel.

Nach einer Sitzung der Admirale auf dem Flottenflaggschiff lichteten die Kreuzer unter Kontreadmiral Hipper um 4.30 Uhr Nm. Anker und stießen, in weitem Bogen über Helgoland nach Nordwesten ausholend, um etwa an der holländischen Küste lauernden feindlichen U-Booten und sonstigen Beobachtern des Feindes aus dem Wege zu gehen, mit 20 sm gegen die Südwestküste Englands vor. (Karte 13.) Die Kleinen Kreuzer „Straßburg" und „Graudenz" bildeten die Vorhut, 3 sm hinter ihnen marschierten die Schlachtkreuzer „Seydlitz", „Moltke", „Blücher" und „Von der Tann", während der Kleine Kreuzer „Kolberg" mit der minenbeladenen „Stralsund" im Kielwasser der Schlachtkreuzer folgte. Auf die ursprünglich beabsichtigte Mitgabe einer Torpedobootsflottille war schließlich verzichtet worden, weil diese voraussichtlich bei der immer noch hohen See oder im Falle einer neuen Wetterverschlechterung die für die Durchführung erforderliche hohe Geschwindigkeit nicht hätte halten können. Um 6 Uhr Nm. folgten das I. und III. Geschwader mit dem Flottenflaggschiff fast auf den gleichen Kursen wie die Kreuzer. Anfangs 10, später 12 sm laufend, lösten sich die Geschwader um 10 Uhr Nm. in sieben einzelne Treffen mit 2 sm Abstand auf, um in

dieser durch viele Friedensübungen erprobten Nachtmarschformation gegen immerhin mögliche Zerstörerangriffe besser gewappnet zu sein. (Siehe Karte 13, Nebenkarte.) Nach dem Auslaufen dieser Verbände gingen die übrigen Hochseestreitkräfte in verschärfte Bereitschaft auf den Außenreeden, das V. Geschwader auf der Unterelbe, das VI. auf der Außenjade. Die Minenleger „Albatroß" und „Nautilus" hielten sich zum sofortigen Auslegen taktischer Minensperren bereit, und auch die Lazarettschiffe lagen unter Dampf, klar zum sofortigen Auslaufen.

Die Nacht verlief bei den vorstoßenden Streitkräften ohne besondere Ereignisse. Es wehte bei stark diesigem Wetter aus Ostsüdost mit Windstärke 2, dabei war es jedoch nicht allzu dunkel, und zeitweise kam der Mond durch die niedrig ziehenden Wolken. Geschütze, Scheinwerfer und Decksicherungsstationen waren besetzt, die Kriegswache aufgezogen. Die Hoffnung, nach langer, schmerzlich empfundener Wartezeit endlich an den Feind zu kommen, belebte die Gemüter. Seit Admiral de Ruyters Zeiten hatte keine Flotte irgendeiner Macht mehr gewagt, ihre Geschütze unmittelbar vor der britischen Küste sprechen zu lassen. Gegen Mitternacht passierten die Kreuzer etwa auf dem Längengrade von Terschelling die ersten Fahrzeuge in diesem sonst seit Kriegsausbruch verödeten Gebiet. Es waren Fischer, die jedoch ebensogut im feindlichen Vorpostendienst stehen konnten, als daß sie ihrem friedlichen Gewerbe nachgingen. Um 4.15 Uhr Vm. traf man auf eine zweite Linie von Fischerfahrzeugen, dann nahm ihre Zahl, bald Dampfer, bald Segler, ständig zu, bis in der Nähe vom Smiths Knoll ganze Flottillen mit weit ausgebreiteten Netzen die See bedeckten. Es ergaben sich jedoch keine Anhaltspunkte dafür, daß etwa von einzelnen Fischdampfern ein regelrecht organisierter Bewachungsdienst ausgeübt wurde. Jedenfalls wurde beim Passieren derselben weder F. T.- noch sonstiger englischer Signalverkehr beobachtet. Nur einmal brannten einige Segelfahrzeuge rote und weiße Fackelfeuer ab, jedoch waren es nach Bauart und Takelage durchweg solche holländischer Nationalität. Jetzt machte sich das Fehlen einer Torpedobootsflottille sehr nachteilig fühlbar. Es wäre einer solchen ein leichtes gewesen, einen erheblichen Teil der außergewöhnlich großen Zahl von englischen Fischdampfern nach Anbordnahme der Besatzungen zu vernichten und auch der britischen Kriegführung damit schweren Schaden zuzufügen. Die Kreuzer waren dazu nicht imstande, weil sie wegen der U-Bootsgefahr nicht stoppen und sich von ihrer Hauptaufgabe nicht ablenken lassen durften. Nur einzelne der englischen Fahrzeuge, zum Teil auch Motorboote ohne Netze, erkannten rechtzeitig die Gefahr und liefen beim Sichten der Kreuzer mit hoher Fahrt auf Yarmouth zu, die meisten

aber blieben in dem Glauben, ein britisches Geschwader vor sich zu haben, ruhig vor ihren Netzen liegen und setzten die britische Flagge.

Störte schon das Gewimmel englischer und neutraler Fischerfahrzeuge bei dem Ansteuern der Küste erheblich, so traten bald noch größere Schwierigkeiten in Erscheinung. Bei Helgoland hatten die Navigationsoffiziere der Kreuzer wegen des diesigen Wetters keinen sicheren Abgangsort erhalten. Die astronomischen Beobachtungen während der Nacht konnten wegen der unsicheren Kimm kaum als zuverlässig gelten. Ein Besteckvergleich der Schiffe um 5.30 Uhr Vm. ergab daher Unterschiede in der Feststellung des Schiffsortes bis zu 10 sm. Obgleich dies bei den häufig unberechenbaren Stromversetzungen in der Nordsee durchaus nichts Außergewöhnliches war, beeinflußte natürlicherweise die Unsicherheit über den Schiffsort auch die Führung der Kreuzergruppe nicht unerheblich. Erst jetzt wurde die Schwierigkeit der Aufgabe in ihrem ganzen Umfange deutlich: Mit hoher Fahrt liefen die teilweise 9 bis 10 m tiefgehenden Schiffe auf die der Küste vorgelagerten Sände zu, ohne daß man annehmen durfte, daß Feuerschiffe und Seezeichen, wie in Friedenszeiten ausliegend, rechtzeitig jede Gefahr erkennen lassen würden. Standen die Schiffe nur wenige Meilen nördlicher, als berechnet, so konnten sie leicht auf den Sänden festkommen. Trat aber ein solcher Fall ein, so war kein Zweifel, daß das gestrandete Schiff fast wehrlos feindlichen U-Booten oder Überwasserstreitkräften zum Opfer fallen müsse. Kein Gefecht auf freier See konnte die Führung eines Geschwaders vor eine schwierigere und undankbarere Aufgabe stellen, als sie bei einer Küstenbeschießung unter solchen Umständen geleistet werden mußte, noch bevor ein sichtbarer Erfolg den Einsatz rechtfertigte. Die deutsche Flotte war in erster Linie auf den Geschwaderkampf erzogen, die eigenartige Entwicklung des Seekrieges zwang ihr jedoch Aufgaben auf, für die Erfahrung und Übung noch fehlten.

Nach dem Besteck des Flaggschiffes sollte bereits um 6.30 Uhr Vm. die Position von Smiths Knoll-Feuerschiff erreicht sein. Dieses zugrundelegend, begann daher die „Stralsund", Fregattenkapitän Harder, im Kielwasser der Schlachtkreuzer fahrend, nunmehr mit Minenwerfen, um ihrer Aufgabe entsprechend das Haisborough Gat zu sperren. (Karte 13 und 14.) Schon um 6.15 Uhr war die Fahrt auf 15 sm ermäßigt worden, um die 40-m-Linie anzuloten. Nur mühsam bahnten sich die Kreuzer unter fortgesetzten Lotwürfen zwischen unzähligen Fischerfahrzeugen, Dampfern und Seglern, Engländern und Holländern, auf wechselnden Kursen den Weg. Aber weder nahmen die Tiefen, wie erwartet, ab, noch kam Smiths Knoll-Feuerschiff in Sicht, man hatte anscheinend zu früh mit dem Minenlegen begonnen. Dies

erkennend, ließ der Kommandant der „Stralsund" die Minen in größeren Zeitabständen werfen, um eine genügende Reserve zur beabsichtigten Sperrung der inneren Fahrwasser zurückzubehalten. Auch ließ er in größerer Nähe von Fischerfahrzeugen Unterbrechungen eintreten und durch geeignete Aufstellung von Mannschaften vor den an Deck stehenden Minen versuchen, die Fischer über die Tätigkeit des Schiffes zu täuschen. Plötzlich, eine Stunde später als erwartet, wurde eine rote Boje mit der Aufschrift „Smiths Knoll Watch" in unmittelbarer Nähe gesichtet. Wenn ihre Lage der Angabe des Segelhandbuches entsprach, war damit erst jetzt die Position von Smiths Knoll-Feuerschiff erreicht. Bereits hielt man die Zweifel über den Schiffsort behoben, als wider Erwarten das Lot auf dem Flaggschiff ein plötzliches Abnehmen der Tiefen auf 15 m anzeigte. Bald darauf wurde eine gelb und grün gestreifte Kugelboje mit kleiner Blechfahne an Backbord gesichtet und der Anlaß dafür, daß man auf den Südrand der Hearty Knoll-Bank geraten zu sein glaubte. Dies führte, um der Gefahr, die von diesen Sänden drohte, zu entgehen, zum vorzeitigen Abdrehen auf Südwest-Kurs. Erst als dann von der Vorhut her „Straßburg", Kommandant Fregattenkapitän Retzmann, ein Feuerschiff mit einem Mast, allem Anschein nach Croß Sand, meldete und damit endlich ein einigermaßen zuverlässiges Mark für die Navigierung gegeben war, konnte wieder auf die Küste zugedreht werden. Diese selbst aber blieb nach wie vor hinter dichten, im Herbst dort so häufigen Nebeln der Sicht entzogen.

Mit hoher Fahrt steuerte Kontreadmiral Hipper nunmehr auf West zu Nord-Kurs das eben gesichtete Feuerschiff an, in der Absicht, erst kurz vor diesem auf Südsüdwest-Kurs zu schwenken, auf Corton-Feuerschiff zu halten und die Beschießung der Küstenwerke von Great Yarmouth zu beginnen. Aber noch bevor letzteres erreicht war, ließ er sich durch das Sichten einiger anscheinend dicht unter Land befindlicher kleiner Kriegsfahrzeuge von dieser Absicht ablenken und drehte, wie sich später herausstellte, für die Küstenbeschießung zu früh nach Süden auf, um die Breitseite seines Flaggschiffes zunächst gegen die feindlichen Schiffe zum Tragen zu bringen. Bald wurde ein Fahrzeug mit zwei Schornsteinen und zwei Masten als Torpedokanonenboot der „Halcyon"-Klasse ausgemacht, in seiner Nähe ein älterer Zerstörer („Lively"), ein anderer („Leopard") weiter nach Land zu. (Karte 14.) Mit Scheinwerfern forderte das Torpedokanonenboot zum Zeigen des Erkennungssignales auf, und erst die einschlagenden Granaten belehrten es, daß ein deutsches und kein britisches Geschwader sich der Küste näherte. Es war auffallend, daß es nicht besser über den Aufent-

halt und die Bewegungen der eigenen Streitkräfte unterrichtet war, sonst hätte ihm ohne weiteres bekannt sein müssen, daß solche an diesem Morgen nicht auf Yarmouth-Reede zu erwarten waren.

Noch bevor die Schlachtkreuzer auf Südkurs schwenkten, hatten sich bereits die Kleinen Kreuzer „Straßburg", Fregattenkapitän Püllen, und „Graudenz", Fregattenkapitän Retzmann, auf den Gegner gestürzt und um 8.15 Uhr Vm. auf 85 bis 77 hm das Feuer eröffnet. Man hätte diesen die Vernichtung der englischen Schiffe gut überlassen können, aber sei es, daß der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte nach der stundenlangen Verzögerung im Anmarsch feindliche Gegenmaßnahmen durch Auslegen von U-Booten und Minensperren befürchtete, sei es, daß er seinem Flaggschiff die Vernichtung des ersten im Seekriege gesichteten Gegners zusprechen wollte, er rief „Straßburg" und „Graudenz" zurück, befahl ihnen, an der Spitze der Schlachtkreuzer zu bleiben, und gab für „Seydlitz" Feuererlaubnis. Dieses durch Flaggen und Z-Station gegebene Signal wurde auf „Moltke" und „Blücher" mißverstanden. Noch vor „Seydlitz" eröffnete „Moltke" das Feuer, dann fiel „Blücher" ein, für Minuten waren im noch nicht gezügelten Kampfeseifer die Regeln der Feuerdisziplin vergessen. In den hohen Aufschlägen der Salven schwerer und mittlerer Artillerie war der kleine Gegner auf Entfernungen von 98 bis 170 hm bald völlig verschwunden, jede Beobachtung wurde unmöglich, und durch fortgesetzte Wendungen und Fahrtänderungen gelang es ihm, sich mit den Zerstörern der Wirkung des deutschen Feuers geschickt zu entziehen. Obwohl „Moltke", Kommandant Kapitän zur See v. Levetzow, das Feuer von 8.12 Uhr bis 8.26 Uhr ausschließlich gegen die feindlichen Seestreitkräfte richtete, traten irgendwelche Wirkungen nicht in Erscheinung. Dagegen gingen „Seydlitz", Kommandant Kapitän zur See v. Egidy, und „Blücher", Kommandant Kapitän zur See Erdmann, schon nach drei Minuten zur Küstenbeschießung über, die gleichzeitig auch von S. M. S. „Von der Tann", Kommandant Kapitän zur See Hahn, aufgenommen wurde, dessen Geschütze bis jetzt noch geschwiegen hatten. Sie richtete sich gegen die North- und South-Star-Battery, gegen die sogenannte Flügelbatterie und die Küstenwachstation. Aber die Bedingungen waren äußerst ungünstig, da die Schiffe wegen der Gefahr feindlicher U-Bootsangriffe auf schnellwechselnden Kursen hohe Fahrt beibehalten mußten und zudem immer noch dicker Dunst alle Ziele verdeckte. Erst allmählich kamen einzelne Anhaltspunkte, wie die hochaufragende Nelson-Säule, deutlicher in Sicht. Da dieser Fall in dem Beschießungsplan vorgesehen war, wurde indirekt geschossen, zunächst nach navigatorischen Angaben über Seitenstellung und Entfernung, dann nach Hilfszielen, und zwar von „Seydlitz" auf 130 bis 150 hm, von

„Blücher" auf 194 hm und von „Von der Tann" auf 190 bis 200 hm. Erst auf die ganz hohen Entfernungen wurde die Küste erreicht. Dagegen wurden sehr bald nach dem Feuereröffnen durch „Blücher" Aufschläge feindlicher Geschosse in der Nähe der deutschen Schiffe festgestellt, die allerdings ebensogut wie von den Küstenbatterien von „Halcyon" herrühren konnten, der das Feuer zeitweise erwiderte. Da bei dem diesigen Wetter und den hohen Entfernungen eine Wirkung des deutschen Feuers gegen die Küste nicht festgestellt werden konnte, wurde es bereits nach wenigen Minuten abgebrochen und noch einmal für kurze Zeit gegen „Halcyon" gerichtet. 8.31 Uhr fällt von „Von der Tann" auf 136 hm der letzte Schuß gegen dieses Ziel. (Artilleristische Angaben siehe Anlage 15.) Dann gelingt es dem Torpedokanonenboot und den beiden Zerstörern, in das innere Fahrwasser zu entkommen. Bereits während des Gefechtes aber hatte es nach Beobachtungen der deutschen Kreuzer folgendes ungeschlüsselte F. T.-Signal abgegeben:

»Two Battle Cruizers and two Armoured Cruizers opened fire on „Lively" and myself[1]).«

Von den Kleinen Kreuzern waren bis zum Beginn der Beschießung „Kolberg", Kommandant Fregattenkapitän Widenmann, und „Stralsund" den Schlachtkreuzern im Kielwasser gefolgt. Erstere sollte diese während des Minenlegens führen und navigatorisch unterstützen. Als sich herausstellte, daß die Schiffe nach den Lotungen mindestens 2 sm weiter von Land abstanden, als ursprünglich beabsichtigt, schor „Kolberg" aus, um den Minenkreuzer mit Kurs auf Corton-Feuerschiff dicht unter die Küste zu bringen, da nach dem Operationsbefehl auch die inneren Fahrwasser mit Minen verseucht werden sollten. Aber ein F. T.-Signal des Flaggschiffes rief die beiden Schiffe ins Kielwasser der Großen Kreuzer zurück. Eine weitere Annäherung an die Küste sollte wegen der dort drohenden Minen- und U-Bootsgefahr vermieden werden. Es erschien dem Führer richtiger, sich unter diesen Umständen mit der wirksamen Verseuchung des für die Kanalansteuerung ebenfalls wichtigen Gebietes vor Smiths Knoll und Haisborough Gat zu begnügen. Der unregelmäßigen Form der von den Schlachtkreuzern gesteuerten Kurse entsprechend, lagen die Minen auf Tiefen, die zwischen 2 bis 3,5 m unter mittlerem Spring-Niedrigwasser wechselten. (Karte 14.) Auf diese Weise mußte das Wegräumen der Sperre dem Feinde größere Schwierigkeiten bereiten, wenn auch das Minenlegen an sich trotz allen Bemühungen nicht geheim geblieben war,

[1]) »Zwei Schlachtkreuzer und zwei Panzerkreuzer eröffneten Feuer auf „Lively" und mich selbst.«

denn bereits um 12.35 Uhr mittags wurde von „Blücher" auf Wellen zwischen 900 und 1000 m folgender Funkspruch aufgefangen:

»Many mines are laid vicinity of Smiths Knoll this morning[1]).«

Um 8.56 Uhr war das Minenlegen beendet. Abgesehen davon, daß inzwischen feindliche U-Boote herangekommen sein konnten, waren die Kreuzer jetzt auch deshalb in einer schwierigen Lage, als sie sich nunmehr zwischen drei Minenfeldern befanden, und zwar: der eben gelegten Sperre, der Sperre der „Königin Luise" und einem Gebiet bei Texel, wo nach der Vernichtung der 7. Torpedobootshalbflottille (Thiele) am 17. Oktober noch mit scharfen deutschen Minen gerechnet werden mußte. In dieser Lage hätten sie nach Ansicht der Führung bei einem Zusammentreffen mit einem stärkeren Gegner wahrscheinlich kaum genügend freien Seeraum gefunden, um außerhalb der Sperren nach Osten durchstoßen zu können. Es war daher für sie von Wichtigkeit, möglichst bald wenigstens östlich des von „Stralsund" verseuchten Gebietes zu stehen. Aus diesem Grunde und im Hinblick auf die bereits eingetretene Verzögerung wurde der geplante Vorstoß nach Süden aufgegeben und der kürzeste Weg nach Terschelling genommen. Hierbei wurden die vier Kleinen Kreuzer als Vorhut 5 sm an Steuerbord vorausgeschickt.

Während der Beschießung hatte das deutsche Gros die planmäßige Aufnahmestellung in 101 γ 7[2]), etwa 60 sm nordwestlich von Terschelling, erreicht. (Karte 13.) Feindliche Streitkräfte oder sonstige Fahrzeuge waren nicht angetroffen worden bis auf zwei Dampfer, die 4 Uhr Vm. von Torpedobooten der Vorhut untersucht wurden. Der Abstand zwischen den Schlachtkreuzern an der feindlichen Küste und dem Gros in der Aufnahmestellung betrug zu dieser Zeit etwa 100 sm. Ein unmittelbarer Schutz der Kreuzer durch die Linienschiffsgeschwader war daher nicht vorhanden. Das Risiko, welches unter solchen Umständen mit der Entsendung der wertvollen und nur in so geringer Zahl vorhandenen Aufklärungsschiffe bis unmittelbar an die englische Küste verbunden war, hatte Admiral v. Ingenohl durchaus als solches empfunden. Ganz besonders — so führt er in einer schon mehrfach genannten Denkschrift aus[3]) — war er sich des hohen Wertes bewußt, den die Schlachtkreuzer für die kommende Flottenschlacht hätten, „aber — so fährt er wörtlich fort — wenn wir uns in dieser Zeit

[1]) »Viele Minen sind diesen Morgen in der Nähe von Smiths Knoll ausgelegt worden.«

[2]) Quadratbezeichnung, siehe Quadratkarte im I. Band „Der Krieg in der Nordsee".

[3]) „Überlegungen, Begründungen und Erläuterungen zum Verhalten der Hochseeflotte im ersten Kriegshalbjahr."

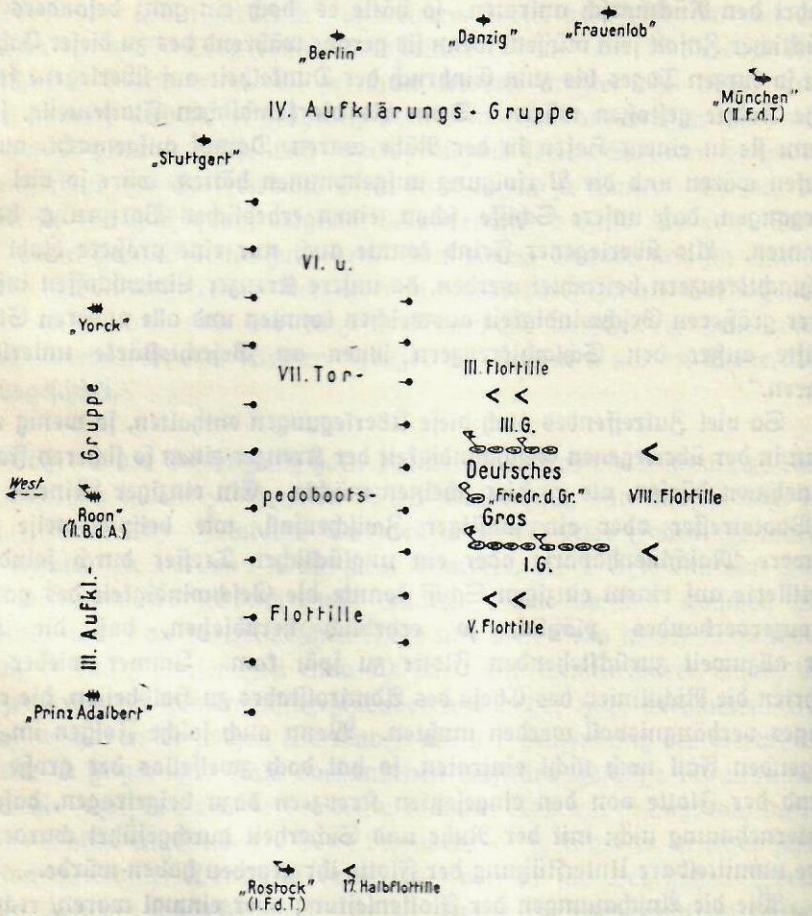
des ewigen Harrens und Wartens nützlich betätigen und wirklich wertvolle Vorarbeit für die spätere Entscheidung leisten wollten, so blieb keine andere Wahl, zumal man nicht wissen konnte, wie lange Zeit noch die befohlene Zurückhaltung des Gros dauern würde. Bei näherer Betrachtung ergab sich auch, daß das Risiko nicht so groß war, wie es mir anfangs schien. Wenn die Kreuzer bei Tagesanbruch überraschend an Ort und Stelle auftraten, sich dort etwa 1 bis 1½ Stunden aufhielten und dann mit höchster Fahrt den Rückmarsch antraten, so hätte es doch ein ganz besonders unglücklicher Zufall sein müssen, wenn sie gerade während des zu dieser Jahreszeit so kurzen Tages bis zum Einbruch der Dunkelheit auf überlegene feindliche Kräfte gestoßen wären. Denn bis die feindlichen Flottenteile, selbst wenn sie in einem Hafen in der Nähe waren, Dampf aufgemacht, ausgelaufen wären und die Verfolgung aufgenommen hätten, wäre so viel Zeit vergangen, daß unsere Schiffe schon einen erheblichen Vorsprung haben konnten. Als überlegener Feind konnte auch nur eine größere Zahl von Schlachtkreuzern betrachtet werden, da unsere Kreuzer Linienschiffen infolge ihrer größeren Geschwindigkeit ausweichen konnten und alle anderen Streitkräfte außer den Schlachtkreuzern ihnen an Gefechtsstärke unterlegen waren."

So viel Zutreffendes auch diese Überlegungen enthalten, so wenig wird man in der überlegenen Geschwindigkeit der Kreuzer einen so sicheren Faktor annehmen dürfen, als es hier scheinen möchte. Ein einziger Minen- oder U-Bootstreffer oder ein sonstiger Zwischenfall, wie beispielsweise eine schwere Maschinenhavarie oder ein unglücklicher Treffer durch feindliche Artillerie auf einem einzigen Schiff konnte die Geschwindigkeit des ganzen Kreuzerverbandes plötzlich so erheblich herabsetzen, daß die Hilfe der allzuweit zurückstehenden Flotte zu spät kam. Immer wieder also führten die Richtlinien des Chefs des Admiralstabes zu Halbheiten, die eines Tages verhängnisvoll werden mußten. Wenn auch solche Folgen im vorliegenden Fall noch nicht eintraten, so hat doch zweifellos der große Abstand der Flotte von den eingesetzten Kreuzern dazu beigetragen, daß die Unternehmung nicht mit der Ruhe und Sicherheit durchgeführt wurde, die eine unmittelbare Unterstützung der Flotte ihr gegeben haben würde.

Wie die Anschauungen der Flottenleitung aber einmal waren, rechnete diese so wenig mit Zwischenfällen während der Küstenbeschießung, daß sie, noch bevor die Meldung des Kontreadmirals Hipper über die Erledigung der Aufgabe eingegangen war, die Geschwader schon um 8.30 Uhr Vm. Kehrt machen ließ. Seit Hellwerden war in Erwartung des Feindes eine Formation eingenommen worden, welche die schnelle Entwicklung zur Gefechtskiellinie gestattete und der U-Bootsgefahr Rechnung trug. (Text-

skizze 5.) Die beiden Geschwader standen nebeneinander, das Flaggschiff auf gleicher Höhe mit den Spitzenschiffen zwischen beiden Linien, die Kleinen Kreuzer in Vorhut und Seitendeckung bis an die Grenze der Sichtweite vorgeschoben; die Torpedobootsflottillen, Zickzackkurse fahrend, als U-Bootssicherung rings um die Flotte verteilt. Die jeweilig vor dem Gros stehenden Flottillen fuhren in Dwarslinien, eine 2 sm, die andere 5 sm vor

Textskizze 5.



den Geschwadern, Bootsabstand 2 sm. Auf diese Weise kamen feindliche U-Boote nicht zum Angriff, obgleich unmittelbar nach der Kehrtwendung von „V 6", einem Boote der V. Flottille, südwestlich vom Gros nacheinander zwei Torpedolaufbahnen gemeldet worden waren. Die weiteren Ereignisse verliefen nach dem Bericht des Kommandos der Hochseestreitkräfte folgendermaßen:

»Zwischen 8 und 9 Uhr wurde vorübergehend starker englischer F. T.-Verkehr gehört, während die Beobachtung dieses Verkehrs vorher nichts Außergewöhnliches ergeben hatte. — 10 Uhr Vm. ging die Meldung vom Befehlshaber der Aufklärungsschiffe ein: „Auftrag ausgeführt, Standort 028 α 6 oben, Kurs Ostnordost, 22 sm." Hieraus wird geschlossen, daß der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe nach Erledigung der Aufgabe den Rückmarsch etwa zwischen 8 Uhr und 8.30 Uhr Vm. in nordöstlicher Richtung angetreten hat. 10.30 Uhr meldet der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe: „Ein feindlicher Kreuzer hält Fühlung in Nordnordost; außerdem mehrere Rauchwolken in Sicht in Nordnordost." Dieser Fühlungshalter steht in der Rückmarschrichtung des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe vorlich von diesem. Es ist also anzunehmen, daß es ein englischer Vorpostenkreuzer ist[1]). Vorläufig liegt aber kein Grund zu der Annahme vor, daß Admiral Hipper Unterstützung durch das Gros braucht. Der Marsch nach Osten wird daher fortgesetzt mit der Absicht, möglichst so frühzeitig mit dem Gros in der Nähe von Helgoland zu stehen, daß es Angriffen feindlicher Torpedoboote während der Dunkelheit nicht mehr ausgesetzt wird, anderseits aber zur Vermeidung der U-Bootsgefahr in der inneren Deutschen Bucht die Dunkelheit zum Einlaufen in die Flußmündungen zu benutzen. 10.56 Uhr Vm. meldet S. M. S. „Stralsund": „Die gemeldeten feindlichen Streitkräfte steuern Ostsüdost, stehen in 046 γ." Nach den Befehlen des Admirals Hipper sollen die Kleinen Kreuzer auf dem Rückmarsch Marschsicherung bilden. Es ist also anzunehmen, daß S. M. S. „Stralsund" vor den Großen Kreuzern steht und daß sich der feindliche Kreuzer vor den Panzerkreuzern nach Osten vorüberzieht. Hierzu würde er über hohe Fahrt verfügen müssen. Es ist wahrscheinlich, daß es sich um einen der modernsten Kleinen Kreuzer der „Undaunted"-Klasse handelt.

Der Marsch des eigenen Gros wird fortgesetzt.«

Die Tatsachen haben der Ansicht der Flottenleitung, daß eine stärkere feindliche Gegenwirkung nur verspätet eintreten könne, in diesem Falle Recht gegeben. In welchem Umfang aber die deutsche Flotte an diesem Tage über die Seeherrschaft in der südlichen Nordsee verfügte und zu welch gewaltigen Schlägen sie hätte ausgenutzt werden können, dafür fehlte ihr damals jede Vorstellung und Kenntnis. Fünf, noch dazu veraltete Linienschiffe waren das einzige, was ihr an englischen Streitkräften von einiger Kampfkraft in der südlichen Nordsee hätte entgegentreten können. Von diesen lagen „Majestic", „Jupiter", „Queen" und „Venerable", die eben

[1]) Vgl. Seite 273.

von Dünkirchen zurückgekehrt war, im Nore, „Irresistible" in Dover, und nur letztere und „Venerable" waren als Wachschiffe in solcher Bereitschaft, daß sie in zwei Stunden in See gehen konnten. Außerhalb der Häfen befanden sich in den südlichen Gewässern vom 2. November an nur die Kleinen Kreuzer „Undaunted" und „Aurora", die mit der III. Zerstörerflottille im Gebiet der „Breiten Vierzehn"[1]) kreuzten, um das Geschwader an der belgischen Küste zu sichern. „Fearleß", das Führerschiff der I. Flottille, und „Arethusa", das Flaggschiff des Kommodore Tyrwhitt, lagen zur Brennstoffergänzung in Harwich. Gegen Abend wurde „Aurora" zurückgerufen, da sie mit sechs Zerstörern einige Minenleger bei Verstärkung des englischen Minenfeldes vor dem Kanalausgang unterstützen sollte, eine Maßnahme, die infolge der Erklärung Lord Fisher's von diesem Tage erforderlich wurde. Admiral Jellicoe, der Höchstkommandierende der „Großen Flotte", befand sich am 2. November noch in London. Auf der dort tagenden Konferenz war gerade im Hinblick auf deutsche Angriffe die Frage geprüft worden, ob die bisherige Verteilung der Streitkräfte in den heimischen Gewässern noch der Lage entspräche, und man hatte beschlossen, die „Kanal-Flotte" durch das III. und VI. Schlachtgeschwader zu verstärken, da die Admiralität einen besseren Schutz der südlichen Gewässer für dringend notwendig erklärte, selbst auf die Gefahr hin, daß ein rechtzeitiges Heranziehen des III. Geschwaders für Flottenoperationen in der Nordsee dann nicht mehr gewährleistet wäre. Zur Zeit des Beschlusses tat es Kreuzerdienste in der Blockadelinie nördlich der Shetland-Inseln, während die eigentlichen Schlachtgeschwader noch in Lough Swilly an der Nordküste Irlands lagen. Am 2. November war es jedoch entsprechend dem neuen Beschluß bereits auf dem Marsch nach dem Kanal westlich um Irland. Von der „Großen Flotte" befanden sich also während des deutschen Angriffs nur die Schlachtkreuzer und Leichten Kreuzer an der Ostküste. Sie hatten auf Befehl der Flottenleitung in Cromarty gesammelt.

Eine begreifliche Bestürzung folgte daher dem ersten Funkspruch des „Halcyon", daß überlegene feindliche Streitkräfte unmittelbar vor der Küste ständen, zumal gleichzeitig am Strand von Yarmouth schwere Granaten einzuschlagen begannen, ohne daß in den Nebeln des Herbstmorgens von dort aus zu erkennen war, was sich auf See abspielte. Von der „Yarmouth Patrol" waren mit „Halcyon" nur die beiden Zerstörer „Lively" und „Leopard", und zwar zum Minensuchen, außerhalb des Hafens. Erst auf den Kanonendonner hin liefen die anderen aus. Als sie auf der Reede eintrafen, war jedoch der Feind bereits im Dunst verschwunden.

[1]) Gebiet zwischen Maas- und Haaks-Feuerschiff.

Zufällig befanden sich aber auch drei „Hochsee"-U-Boote, „E 10", „D 3" und „D 5", seeklar in Gorleston, um nach dem Kattegat und Terschelling auszulaufen. Auch sie stießen sofort gegen die Kreuzer vor, ein Beweis, wie berechtigt es gewesen war, daß Kontreadmiral Hipper mit U-Bootsangriffen während der Beschießung gerechnet und das Verhalten seiner Streitkräfte entsprechend eingestellt hatte. Die U-Boote kamen aber nicht zum Angriff, und eins derselben, „D 5", stieß, wie von englischer Seite behauptet wird, nicht gegen eine deutsche, sondern gegen eine treibende englische Mine und sank in weniger als einer Minute fast mit der ganzen Besatzung.

Gleich nach den ersten Salven hatte der Zerstörer „Lively" geschickt eine Rauchfahne zwischen „Halcyon" und die Schlachtkreuzer gelegt, und so gelang es dem Schiff, mit geringen Beschädigungen und nur drei Verwundeten dem schweren Feuer zu entkommen. Um 8.45 Uhr Vm. meldete es, daß der Feind, dessen Stärke und Zusammensetzung immer noch unbestimmt war, nach Südwesten steuerte. Schon vorher hatte Kommodore Tyrwhitt auf den ersten Alarm hin den Kreuzern „Aurora" und „Undaunted", die getrennt standen, da „Aurora" auf dem Rückmarsch zum Hafen war, durch F. T.-Signal befohlen, in aller Eile bei Smiths Knoll zu sammeln. Er selbst beabsichtigte, mit „Arethusa" und einer anderen Zerstörerdivision, sobald diese seeklar wären, mit höchster Fahrt nach Terschelling vorzustoßen, um den vorläufig in seiner Kampfkraft stark unterschätzten Gegner abzuschneiden. Auch „Aurora" und „Undaunted" sollten von Smiths Knoll aus dorthin vorgehen. (Karte 13.) Erst als „Halcyon", dessen F. T.-Einrichtung anscheinend zerstört war, um 9.30 Uhr Vm. den Hafen von Yarmouth erreichte, erhielt man genauere Nachrichten. Nach der Meldung des Schiffes bestand der Feind aus 4 Schlachtschiffen und 4 Kreuzern mit vier Schornsteinen und war etwa 12 sm von Lowestoft in 52° 33′ Nord und 2° 0,4′ Ost aus Sicht gekommen. Nach einer früheren Meldung aus Gorleston bestand der Feind dagegen aus einem Schlachtkreuzer und drei oder vier anderen Kreuzern und steuerte nach Süden. In letzterer Form wurde die Nachricht um 10 Uhr Vm. von der Admiralität an Admiral Hood in Dünkirchen und Admiral Beatty in Cromarty weitergegeben. Gleichzeitig wurden die in der Nähe befindlichen Küstenpatrouillen nach dem Kampfplatz beordert, alle verwendungsbereiten U-Boote in Harwich zum Angriff angesetzt und die in Dover liegenden in Wartestellungen vor dem Kanaleingang ausgelegt. Admiral Burney, der Chef der „Kanal-Flotte", wurde ebenfalls gewarnt, und „Queen" und „Irresistible", die einzigen sofort fahrbereiten Linienschiffe an der Südostküste, erhielten Befehl, eine Aufnahmestellung für die Patrouillen einzunehmen. Angesichts dieser unzulänglichen englischen Maßnahmen muß bedauert werden, daß der ursprünglich geplante Vorstoß deutscher Kreuzer

von Yarmouth nach Süden wegen der allerdings nicht leicht zu nehmenden U-Boots- und Minengefahr unterblieben ist.

Gegen Mittag wurde aus Yarmouth gemeldet, daß mit Sicherheit zwei Schlachtkreuzer und vier leichte Kreuzer während der Beschießung ausgemacht worden wären. Kommodore Tyrwhitt, der bereits in See gegangen war, wurde daher von der Admiralität gewarnt, sich nicht seinerseits abschneiden zu lassen. Für den Fall aber, daß die Küstenbeschießung nur die Einleitung eines größeren feindlichen Unternehmens darstelle, wurde es Admiral Beatty anheimgestellt, mit aller Eile einen Punkt nördlich von Helgoland anzusteuern, wo die leichten Kreuzer aus Scapa zu ihm stoßen sollten, um den Feind gegebenenfalls von dort aus abzuschneiden. Die „Große Flotte" wurde von diesen Maßnahmen in Kenntnis gesetzt. Inzwischen liefen die Großkampfschiffsgeschwader von Lough Swilly aus, um in Scapa zu sammeln. Dorthin wurde auch das III. Schlachtgeschwader, welches sich auf seinem Marsch nach dem Englischen Kanal nordwestlich von Irland befand, zurückgerufen. Diese Maßnahmen konnten jedoch auf den Ausgang der Operationen nur dann Einfluß gewinnen, wenn der Küstenbeschießung ein Schlag gegen die Küstenplätze oder Blockadelinie im Norden folgen sollte. Für einen deutschen Vorstoß gegen den Kanal kamen die britischen Schlachtgeschwader zu spät. Daher wurde die „Kanal-Flotte" sofort von Portland nach Spithead verlegt, während „Venerable" und fünf U-Boote vom Nore aus die Linienschiffe „Queen" und „Irresistible" bei Tongue zum Schutze der Themsemündung verstärkten. Auch „Majestic" und „Jupiter" sollten, sobald sie seeklar waren, dorthin folgen.

Gegen 12 Uhr mittags lief ein Fischer in Lowestoft ein und berichtete, daß die Deutschen in der Smiths Knoll-Durchfahrt eine Minensperre von etwa 5 sm Länge geworfen hätten. Eine allgemeine Warnung der Admiralität gab den Seestreitkräften hiervon unverzüglich Kenntnis. Inzwischen hatte allerdings der Kreuzer „Aurora" bereits gegen 11 Uhr Vm. den östlich von Smiths Knoll liegenden Teil der „Stralsund"-Minensperre gekreuzt und war anscheinend nur durch die großen Abstände der Minen vor einem Treffer bewahrt geblieben, ein Beweis dafür, daß man die Wirkung einer einreihigen Sperre mit Abständen über 40 m nicht überschätzen durfte. Inzwischen steuerte Kommodore Tyrwhitt mit „Arethusa" und sechs Zerstörern an der Küste von Suffolk nach Smiths Knoll, so daß „Undaunted" mit ihren Zerstörern zunächst allein gegen Terschelling vorstieß. Auf dem 53. Breitengrad angekommen, sichtete sie jedoch vier deutsche Kreuzer hinter sich, die sie, von der englischen Küste kommend, zu verfolgen schienen. Zwei davon hielt sie für Panzer-

kreuzer der „Roon"-Klasse. Es war nicht das erste Mal, daß „Stralsund" und „Straßburg" wegen ihrer vier Schornsteine von den Engländern mit diesen verwechselt wurden. „Undaunted" entzog sich ihnen, nach Norden ausholend, mit großer Geschwindigkeit und steuerte dann westwärts, um den Feind von neuem gegen die englische Küste zu ziehen[1]). Als dies nicht gelang, drehte sie auf gleichen Kurs mit dem Gegner und hielt in großem Abstand Fühlung an den deutschen Kreuzern. Inzwischen hatte Kommodore Tyrwhitt um 12.30 Uhr mittags Corton-Feuerschiff erreicht, kreuzte dann zweimal mit dem selben Glück wie „Aurora" die deutsche Minensperre und suchte mit hoher Fahrt den Anschluß an diese und „Undaunted" zu gewinnen. Aber schon am frühen Nachmittag erreichte den Kommodore die Weisung der Admiralität, sich zurückzuziehen, da der Feind stark überlegen sei. Er rief daher „Undaunted" und „Aurora" zurück und setzte seinen Vorstoß über Terschelling gegen die Deutsche Bucht erst um 4 Uhr Nm. fort, nachdem er seine Streitkräfte, 3 Kreuzer und 13 Zerstörer, in 53° Nordbreite auf der Mitte zwischen England und Holland, einem generell festgelegten Treffpunkt, gesammelt hatte. Durch diese Maßnahmen war jedoch die Fühlung am Feind verloren gegangen. Da es nicht gelang, sie wiederaufzunehmen, wurden die Schlachtkreuzer und leichten Kreuzer unter Admiral Beatty bald zurückgerufen. Dagegen machte Kommodore Tyrwhitt erst gegen Mitternacht Kehrt, suchte nochmals in breiter Formation die Hoofden ab und legte am 4. in der Höhe von Maas-Feuerschiff eine Vorpostenlinie aus. Aber wider Erwarten deuteten keine Anzeichen auf erneute Angriffsbewegungen deutscher Seestreitkräfte hin, so daß danach der regelmäßige Sicherungsdienst wieder aufgenommen wurde.

Es war Kontreadmiral Hipper nicht verborgen geblieben, daß sehr bald nach der Beendigung der Küstenbeschießung und des Minenlegens feindliche Streitkräfte Fühlung aufgenommen hatten. Schon kurz nach 9 Uhr Vm. meldeten nach Passieren einiger treibender englischer Minen die geschlossen 5 sm vorausfahrenden Kleinen Kreuzer im Norden einen Kleinen Kreuzer („Aurora"). Dieser stand in sehr großer Entfernung jenseits der deutschen Minensperre. Der deutsche Verband ging darauf auf 23 sm Fahrt, um den Abstand vom eigenen Gros vor dem nunmehr mit Sicherheit erwarteten Zusammentreffen mit einem an Zahl überlegenen Feind noch nach Möglichkeit zu verkürzen. Gegen 10 Uhr wurde in Nordnordost ein zweiter Kreuzer mit drei Schornsteinen und einem Mast gesichtet („Undaunted"), der mit hoher Fahrt östlichen Kurs steuerte. Mehrere Rauchwolken in seiner Nähe verrieten drei Zerstörer, die selbst nur vorübergehend sichtbar wurden. Noch

[1]) Vgl. Seite 269.

ehe aber auf diese Schiffe manövriert wurde, drehten sie nach Norden ab. Bei ihrer hohen Geschwindigkeit stellte es sich bald heraus, daß sie weder abgeschüttelt noch vernichtet werden konnten. Gegen 12 Uhr mittags erschienen sie noch einmal für kurze Zeit auf sehr große Entfernungen, dann kamen sie endgültig aus Sicht. Während es zuerst den Anschein hatte, als ob sie stärkere Streitkräfte heranführen wollten, ließ sich später aus ihrem ständigen Ausweichen und schließlichen Abdrehen folgern, daß sie über keinen starken Rückhalt verfügten.

Bei größeren Anforderungen an die Geschwindigkeit würden die deutschen Kreuzer den Erwartungen des Flottenchefs kaum entsprochen haben. Auch so schon hatte gegen 11 Uhr Vm. zunächst „Kolberg", dann auch „Von der Tann" vorübergehend die Fahrt nicht mehr halten können, „Kolberg" wegen Havarie eines Heizraumlüfters, „Von der Tann" wegen schlechter Kohle. Dagegen hielt der ältere und mit Kolbenmaschinen ausgerüstete „Blücher" alle verlangten Geschwindigkeiten. Um 1.45 Uhr wurde die eigene U-Bootslinie vor Terschelling in der Nähe von „U 21" (Hersing) passiert, das bei dem Erkennen der eigenen Schiffe auftauchte. (Karte 13.) Dagegen lief „U 14" (Schwieger), das nördlichste Boot der Linie, schon zum Angriff an, bis es in dem vermeintlichen Gegner mit vier Schornsteinen und zwei Masten noch rechtzeitig die „Straßburg" erkannte. Von 2 Uhr Nm. ab schob Kontreadmiral Hipper drei Kleine Kreuzer als Vorhut, einen als Backbord-Seitendeckung etwa 4 sm von den Schlachtkreuzern vor und ließ Zickzackkurse fahren, da beim Ansteuern der Deutschen Bucht mit feindlichen U-Bootsangriffen zu rechnen war. Erst kurz vor 7 Uhr Nm. passierten auch die britischen Kreuzer die deutsche U-Linie, und zwar in der Nähe der Position von „U 6". Die U-Boote hatten jedoch, ihrem Befehl entsprechend, bereits bei Anbruch der Dunkelheit den Rückmarsch angetreten. Aufkommender Nebel erschwerte ihnen wie den deutschen Kreuzern das Ansteuern der Flußmündungen, aber bei vorübergehendem Aufklaren sichteten letztere für kurze Zeit Helgoland und erreichten bald nach Mitternacht die Außenreede der Jade, wo sie eben innerhalb des Feuerschiffes zu Anker gingen, kurz bevor der wieder dichter werdende Nebel jede weitere Navigierung unmöglich machte. Die Verbände des Gros waren schon um 10 Uhr Nm. eingelaufen, das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große" hatte auf Schillig-Reede geankert.

Für die Unternehmung hatte man sich viel von den Leistungen der Luftschiffe und Flugzeuge in der Aufklärungstätigkeit versprochen, aber an den Tagen vor der Unternehmung hatte diese wegen starken Ostwindes, am 3. November wegen des unsichtigen Wetters versagt. Einige Flugzeuge hatten zwar an diesem Tage aufgeklärt, jedoch nur die eigenen

Streitkräfte gemeldet. Unter den Witterungsverhältnissen des Winterhalbjahres war daher bei weiteren Unternehmungen wahrscheinlich noch weniger auf wirksame Luftaufklärung zu rechnen, zumal diese nach Ansicht der Flottenleitung gutes Wetter voraussetzte, das für das Gelingen des Unternehmens selbst im allgemeinen durchaus nicht wünschenswert wäre. Im übrigen hatten Einzelheiten, wie Fehler in der Signalübermittlung und Ähnliches gezeigt, daß auf die Dauer die beste Friedensschulung unter der langen Zeit erzwungenen Stilliegens leiden mußte. Diesem Eindruck konnte sich auch der Chef des Admiralstabes in Übereinstimmung mit dem Chef des Kabinetts im Großen Hauptquartier nach Eingang der Berichte nicht entziehen, nur zog er nicht die letzte Folgerung aus diesen Erwägungen: die Notwendigkeit, der Flotte größere Handlungsfreiheit zu lebhafterer Betätigung gegen den Feind zu geben.

Trotzdem der Vorstoß ein Zusammentreffen mit feindlichen Streitkräften von nur einiger Bedeutung nicht gebracht hatte, war sein wohltätiger Einfluß auf Stimmung und kriegerischen Geist sowie auf Erhaltung der Seegewohntheit und Kriegsfertigkeit der Besatzungen unverkennbar. Dagegen blieb seine strategische Wirkung insbesondere für die Lage in Flandern gering, namentlich weil keine weiteren und kräftigeren Schläge folgten.

Leider blieb ein tragisches Nachspiel nicht aus. Auf Schillig-Reede, wo ein großer Teil der Schiffe in der Nacht nach dem Vorstoß geankert hatte, herrschte am 4. November so dicker Nebel, daß man nur hin und wieder von einem Schiff zum nächstliegenden hinübersehen konnte. Der Panzerkreuzer „Yorck", Kommandant Kapitän zur See Pieper, der während des Vorstoßes zur Marschsicherung des Gros gehört hatte, ging trotz dem dicken Nebel Anker auf, um zur Vornahme einer dringenden Reparatur der Trinkwasserzellen jadeaufwärts nach Wilhelmshaven zu laufen. Hierzu mußte das Schiff die schmale Sperrlücke einer zweireihigen Minensperre passieren, welche die Reede nach Süden zu abschloß. Hierbei geriet es jedoch durch Stromversetzung auf die falsche Seite des Sperrmarkschiffes. Erst auf 200 m Entfernung kam dieses in Sicht, als es bereits für die Abwendung der Gefahr zu spät war. Hart abdrehend stieß der Panzerkreuzer bald darauf, vom Strom nach Süden versetzt, mit der Breitseite erst auf eine, gleich danach auf eine zweite Mine und kenterte. Ein großer Teil der Besatzung rettete sich auf das im flachen Wasser kieloben liegende Wrack. Viele aber trieben, in dem kalten Wasser schnell erstarrend, jadeaufwärts und konnten nur zum Teil durch Torpedoboote, Dampfer und von allen Seiten herbeieilende Schiffsboote noch rechtzeitig aufgenommen werden. Immerhin gelang es dank der tatkräftigen Leitung der Rettungsarbeiten durch S. M. S. „Hagen", Kommandant Fre-

gattenkapitän v. Klitzing, das in der Nähe der Unfallstelle lag, 381 Mann, über die Hälfte der Besatzung, zu retten.

Im vorliegenden Fall war das Unglück zwar in erster Linie dem seemännisch nur schwer zu rechtfertigenden Entschluß der Schiffsführung S. M. S. „Yorck", die Sperre im Nebel zu passieren, zuzuschreiben. Es ließen sich jedoch auch Fälle denken, in denen das Fahrwasser der Jade ohne Rücksicht auf Nebel und sonstige navigatorische Hindernisse aus militärischen Gründen von Schiffen der Flotte so schnell als möglich durchlaufen werden mußte. Aus diesem Grunde hätte die Flottenleitung von vornherein gegen das Auslegen dieser Sperre Einspruch erheben sollen, wenn ihr schon, was ein Fehler war, der Festungsbereich nicht unterstellt wurde, in dem sie sich aufhielt. Ihre in einer Sitzung vom 6. September erhobenen Bedenken gegen die von dem Kommando der Nordseestation vorgeschlagene und erst in der Zeit vom 17. bis 19. Oktober ausgelegte Sperre hatten sich jedoch mehr darauf erstreckt, daß der Platz zum Ankern und Exerzieren auf Schillig-Reede nicht beschränkt werden dürfte, als auf die oben genannten viel gewichtigeren Gründe. Man zog aus dem Vorfall zunächst nur die Lehre, wenigstens die innere doppelte Minensperre bei Genius-Bank zu beseitigen, deren schmale Durchfahrtslücken sogar teilweise quer zum Strom durchfahren werden mußten. Erst viel später wurde die äußere Sperre, wie alle übrigen in den Flußmündungen, wenn auch nicht entfernt, so doch entschärft. Es genügte völlig, sie erst dann scharf zu machen, wenn wirklich auf einen feindlichen Einbruch gerechnet werden mußte. Dieser Fall ist praktisch nie in Erscheinung getreten, so daß die Sperren stets nur dazu gedient haben, die Bewegungsfreiheit der eigenen Schiffe zu behindern.

Am Tage nach der Unternehmung gegen Yarmouth (4. November) richtete die Flottenleitung folgende telegraphische Anfrage an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier:

»Alle U-Boote aus dem Kanal zurückgekehrt. Umgehend Angabe erbeten, ob Kriegslage weitere sofortige Verwendung von U-Booten im Kanal besonders erforderlich macht. Personal ist sehr angestrengt. Boote bedürfen größtenteils der Reparatur.«

Darauf traf folgende Antwort ein:

»Eigene Truppen bei Nieuport leiden sehr durch Feuer feindlicher Schiffe. Generalstab der Armee legt großen Wert darauf, daß feindliche Schiffe durch U-Boote vertrieben werden. Bitte sogleich U-Boote entsenden.«

Gleichzeitig erfuhr man aus holländischen Pressenachrichten, daß 22 englische und 5 französische Schiffe an der belgischen Küste stehen sollten, beides Meldungen, die durch den Rückzug der britischen Seestreitkräfte vom 3. November[1]) eigentlich bereits überholt waren. Sie wurden jedoch der Anlaß, daß der Führer der Unterseeboote Befehl erhielt, von neuem zwei U-Boote dorthin zu schicken. Diese sollten sich in der Nähe von Nieuport aufhalten und versuchen, feindliche Schiffe, welche die Vorwärtsbewegung der Armee hinderten, abzuschießen. Gleichzeitig wurde die Marinedivision in Brügge vom Chef des Admiralstabes angewiesen, Art und Position der Schiffe festzustellen und den U-Booten durch F. T. laufend mitzuteilen. Kaum waren jedoch „U 12" (Forstmann) und „U 29" (Plange) ausgelaufen, als der Admiralstab mitteilte, daß nach einem Telegramm der Marinedivision die Nachricht des Generalstabes der Armee auf einem Irrtum beruhen müsse. Gleichwohl bleibe die baldige Entsendung von U-Booten in den Kanal sehr erwünscht. Daraufhin erhielt „U 29" durch ein F. T.-Signal, das von „U 12" aufgenommen und am 7. November in See bei einem zufälligen Zusammentreffen an „U 29" übermittelt wurde, die Anweisung, falls keine feindlichen Schiffe mehr an der belgischen Küste angetroffen würden, sofort nach dem Westausgang des Kanals weiterzulaufen und danach im Südausgang zur Irischen See sowie vor der Mounts Bay zu kreuzen, wo bereits „U 20" (Droescher) nächtlichen Signalverkehr beobachtet hatte, der nur auf feindliche Kriegsschiffe zurückgeführt werden konnte. Auch war anzunehmen, daß im Knotenpunkt so vieler englischer Handelswege mit Bestimmtheit Bewachungskreuzer stehen würden. Dagegen sollte „U 12" im Gebiet von Ostende und Boulogne bleiben.

Für die Ausfahrt war beiden Booten der Weg an der holländischen Küste entlang bis Maas-Feuerschiff und von dort über Noord Hinder- nach West Hinder-Feuerschiff empfohlen worden. Nach ihrem Auslaufen wurden ihnen Nachrichten über eine neuentdeckte englische Minensperre bei Outer Gabbard über Norddeich übermittelt. Der weitere Vormarsch beider U-Boote verlief unter den gewöhnlichen Begleiterscheinungen mehrfacher Gegenwirkung durch feindliche Zerstörer. (Karte 11.)

Noch während ihrer Ausreise, schon in der Nacht zum 4. November, war Admiral Hood mit „Crusader" und drei anderen Zerstörern wieder über den Kanal gegangen, um eine Angriffsbewegung der Belgier an der Yser-Front von See her zu unterstützen. Dort hatte auf deutscher Seite an Stelle der 4. Ersatzdivision die 38. Landwehrbrigade (v. Kotze) den Dünen-

[1]) Seite 229.

abschnitt übernommen. Sie war zunächst dem Armeeoberkommando IV unmittelbar, später der Marinedivision unterstellt. Am 4. November unternahm die Brigade, unterstützt von zwei Bataillonen Matrosenartillerie und Matrosen unter Führung des Oberstleutnants v. Bernuth und drei weiteren Matrosenkompagnien, einen größeren Angriff, der über Lombartzyde hinaus bis beiderseits von Plingbruk, dem östlichen Brückenkopf des Schleusenüberganges bei Nieuport, führte; wegen einbrechender Dunkelheit, die die Übersicht über die Lage erschwerte, wurden die deutschen Truppen jedoch am Abend wieder in die Ausgangsstellungen bei Lombartzyde zurückgenommen. Mehrere hundert Gefangene blieben in ihrer Hand. Offenbar war dem Gegner viel daran gelegen, seinen Geländebesitz östlich der Yser-Mündung zu verbreitern. Um so merkwürdiger berührt es, daß Admiral Hood, dessen Streitkräfte inzwischen zeitweise durch das Linienschiff „Excellent" verstärkt worden waren, bereits am 7. November nach Dover zurückkehrte, nachdem er an diesem Tage zum letztenmal deutsche Truppenansammlungen bei Westende und Lombartzyde beschossen hatte. Nur „Vestal", „Humber", „Rinaldo" und „Bustard" sowie „Excellent" blieben zurück. Am nächsten Tage (8. November) unternahmen die Belgier kräftige Ausfälle aus Nieuport gegen die 38. Landwehrbrigade. Sie erzielten zwar keinen nennenswerten Erfolg, blieben aber doch mit stärkeren Kräften östlich des Kanals und in Lombartzyde-Dorf zurück. Auch die englischen Seestreitkräfte rüsteten sich an diesem Tage gerade zum Eingreifen in die Kämpfe, als „U 12" (Forstmann) die Reede von Nieuport ansteuerte. (Karte 11.) Gegen Mittag fragte es in Ostende an, wo feindliche Schiffe ständen, erhielt aber die Antwort, daß noch keine in Sicht wären. Gleichzeitig wurde ihm mitgeteilt, daß die Einfahrt nach Zeebrügge minenfrei sei und passiert werden könne. Bei Nacht würden die Leuchtfeuer auf Anforderung brennen. Es war zum erstenmal, daß die Marinedivision mit einem deutschen U-Boot in F. T.-Verbindung trat. Ihre Meldung, daß sich keine Schiffe vor der Küste befänden, erwies sich jedoch bald als überholt, denn schon um 1.35 Uhr Nm. wurden von „U 12" in südwestlicher Richtung zwischen den Sänden des West Diep mehrere kleine Fahrzeuge, anscheinend Monitore, gesichtet, Geschützdonner gehört und beobachtet, daß ein lebhaftes Feuergefecht zwischen der Küste und den gesichteten Seestreitkräften im Gange war. Unter diesen Umständen entschloß sich Kapitänleutnant Forstmann, allen navigatorischen Gefahren zum Trotz zum Angriff. Er lief daher mit dem U-Boot in überflutetem Zustande über die Nieuport-Bank, um an die Schiffe heranzukommen. Dann aber mußte auch er sich von der Unmöglichkeit seines Vorhabens überzeugen, wie aus folgenden Ausführungen im Kriegstagebuch hervorgeht:

»2 Uhr Nm. im West Diep auf 9 m gegangen. Man hörte im Boot deutlich das Aufschlagen der Granaten auf das Wasser. Der Zugang zum innersten Teil des Dieps wurde durch zwei Fischdampfer bewacht, die mit wechselnden Kursen das enge Fahrwasser durchquerten. Die Navigation bereitete mir in diesen engen Gewässern besondere Schwierigkeiten, da ein starker, unberechenbarer Strom das Boot versetzte. Als Anhaltspunkt lag nur die weißrote Glockentonne auf dem Südwestende der Nieuport-Bank, die ich nur gelegentlich peilen durfte, um bei der glatten See ungesehen die Sicherungslinie zu passieren. Das Boot geriet des öfteren an den Sänden auf Grund, da die Schrauben zu wenig Wasser fanden und deshalb das Heck in den Sand zogen. So lag das Boot stets mehrere Grade achterlastig, wodurch das Festkommen begünstigt wurde. Auch kam das Boot nur langsam vorwärts.

4.30 Uhr Nm. mußte ich den Angriff innerhalb der Sicherungslinie aufgeben, als das Boot wieder einmal festsaß. Navigatorisch und tauchtechnisch dürfte eine U-Bootsunternehmung in diesem strömenden und flachen Gewässer zu schwierig sein. Ich legte das Boot auf den Grund und wartete die Dunkelheit ab, um überflutet die dann vielleicht zu Anker liegenden Monitore anzugreifen.«

Diese hatten jedoch inzwischen das Feuer von der Küste her als so wirksam empfunden, daß sie schleunigst außer Schußweite gingen. Auch glaubten sie sich zweimal von U-Booten angegriffen, obgleich bezweifelt werden muß, daß sie „U 12" während seiner Angriffsversuche tatsächlich gesichtet haben. Jedenfalls aber waren sie verschwunden, als „U 12" 6 Uhr Nm. zu dem beabsichtigten Nachtangriff auftauchte. Es steuerte daher nach der roten Tonne der Middelkerke-Bank zurück, meldete von dort aus das negative Ergebnis seiner Angriffe nach Ostende und legte sich nach dem Aufladen der Batterie auf Grund. Am nächsten Morgen (9. November) erhielt es beim Auftauchen vom Chef der Marinedivision, Admiral v. Schröder, folgende Mitteilung: „Einfahrt Zeebrügge frei, 3.30 bis 5.30 Uhr Nm. Einlaufen begünstigt. Wandelaar-Feuerschiff eingezogen, Wielingen-Feuerschiff ansteuern, von dort aus Zeebrügge-Molenkopf zwischen ausgelegten Fahrwasserbojen. Lotsenfahrzeug liegt bei Wielingen-Feuerschiff."

Der Kommandant wartete jedoch mit dem Einlaufen nicht erst bis zum Nachmittag, da er dem Oberbefehlshaber an Land möglichst bald, und zwar persönlich melden wollte, daß die Unterstützung der Armee durch U-Boote im West-Diep aussichtslos sei. Auch beabsichtigte er, so schnell wie möglich in Erfahrung zu bringen, ob die Truppen vielleicht noch aus einer anderen, für das Boot besser erreichbaren Seestellung beschossen würden. Gleichzeitig wollte er feststellen, ob sich Zeebrügge bereits als Stützpunkt für das

ihm zugewiesene Tätigkeitsgebiet eignete. Das Wrack eines Dampfers in der Nähe der Position des eingezogenen Wandelaar-Feuerschiffes, der offensichtlich auf eine Mine gekommen war, erleichterte die Ansteuerung. Von Wielingen-Feuerschiff ab führte ein Lotsenoffizier das Boot sicher durch das abgesuchte minenfreie Gebiet, so daß „U 12" gegen Mittag als erstes deutsches U-Boot im Außenhafen von Zeebrügge festmachen konnte.

Zu derselben Zeit stellte „U 29", Kommandant Kapitänleutnant Plange, das am 8. November bei Noord- und West Hinder gestanden hatte, fest, daß die Küste nicht mehr beschossen wurde. Es ging daher, seinem Befehl entsprechend, nach dem Kanal weiter. (Karte 11.) In der Tat waren auch die letzten britischen Schiffe an diesem Tage nach Sheerneß zurückgezogen worden, um sie nicht länger feindlichen U-Bootsangriffen auszusetzen, zumal die Seeflanke jetzt ohnehin gesichert erschien. Sie wurden jedoch nach Auffüllung von Vorräten und Munition als geschlossener Verband zusammengehalten, um sie bei Bedarf von neuem an der Küste einsetzen zu können.

Dieser Rückzug der Engländer war an der flandrischen Küste nicht unbeachtet geblieben. „U 12" mußte daher, als es am 10. November aus Zeebrügge auslief, an anderer Stelle Angriffsobjekte suchen. Nach einer stürmischen Nacht, die es zwischen den Sandettié- und Ruytingen-Sänden zum Teil in 34 m Meerestiefe auf dem Grunde zugebracht hatte, stieß es am nächsten Morgen (11. November) bei immer heftiger werdendem Westwind zu einem außerordentlich gewagten Unternehmen gegen South Foreland vor, über das sich der Kommandant, Kapitänleutnant Walter Forstmann, im Kriegstagebuch folgendermaßen äußerte:

»Ich beabsichtigte, die durch das schlechte Wetter verminderte Aufmerksamkeit der Gegner zu einem Vorstoß in die Downs auszunutzen, zumal es bei dem hohen Seegang aus Westen unmöglich sein mußte, im Kanal selbst einen Angriff durchzuführen. Nur die Downs lagen vor den Westwinden geschützt. Auf 20 m unter Wasser den Marsch fortsetzend, richtete ich meine Geschwindigkeit so ein, daß ich noch während Stauwasser die Downs wieder verlassen haben konnte.

Meinem Unternehmen lag die Überlegung zugrunde, daß das Auftreten eines deutschen U-Bootes in dieser für England besonders wichtigen Handelsstraße einen großen Eindruck machen würde. Ich beabsichtigte, diesen bei Nichtantreffen von Kriegsfahrzeugen durch Abschießen eines größeren Transportdampfers zu erzielen.«

Vom East Goodwin-Feuerschiff kommend, durchbrach „U 12" um 11.30 Uhr Vm., von einem Torpedoboot mit drei Schornsteinen unbemerkt,

die Sicherung vor dem Südausgang der Downs, dann sichtete der Kommandant um 1 Uhr Nm. unmittelbar vor Deal mitten in dem regen Dampferverkehr unter englischer, französischer, holländischer und spanischer Flagge ein britisches Kriegsschiff, das in etwa 1800 m Entfernung gestoppt bei einem Dampfer lag und anscheinend den Schiffsverkehr vor dem Gullstream überwachte; wie sich später herausstellte, das Kanonenboot „Niger". Die weiteren Ereignisse schildert Kapitänleutnant Forstmann wie folgt:

»Der Strom- und Tiefenverhältnisse wegen konnte ich nicht weiter vorstoßen. 1.03 Uhr Nm. Bugschuß, 1 bis 1½ m Tiefeneinstellung. Der Torpedo durchbrach einmal nach 300 m Laufstrecke die Wasseroberfläche. Ich hörte bald darauf einen scharfen Knall und sah eine weißschwarze Sprengwolke in Höhe der Brücke aufsteigen. Es entstand eine lebhafte Bewegung unter den Dampfern, die dem Kanonenboot zu Hilfe eilten.

Mit Südkurs auf 20 m Tiefe die Downs verlassen. Bei South Goodwin wollte ich zur Ortsbestimmung Peilungen nehmen und ging auf 9 m, dabei durchbrach das Boot die Wasseroberfläche. Sofort steuerte ein Torpedoboot mit höchster Fahrt auf „U 12" zu, das Boot kam aber noch rechtzeitig auf 15 m Tiefe. Eine heftige Erschütterung zeigte, daß das Torpedoboot über uns hinwegfuhr. Dabei muß ein schwerer Gegenstand über das Boot geworfen oder geschleppt worden sein, denn von den Leuten im Vorschiff wurde Getöse und Schlieren von Ketten auf dem Oberdeck gehört. Das Boot ging durch den Ruck von 15 m auf 22 m. Sofort änderte ich Kurs auf 90 Grad und blieb bis 5 Uhr Nm., Out Ruytingen-Bank ansteuernd, auf 20 m Tiefe.« (Siehe Textskizze 6.)

Als „U 12" um 5 Uhr Nm. auftauchte, raste ein orkanartiger Westnordwest. Im Gegensatz zum Abend vorher waren die Leuchtfeuer an der englischen Küste gelöscht. Auf 33 m Tiefe auf dem Grunde liegend, schlingerte das Boot bis zu 16 Grad nach jeder Seite. Auch am folgenden Morgen (12. November) tobte der Nordwest-Sturm in unverminderter Stärke. Englische Minen wurden in großer Menge von ihren Verankerungen losgerissen und trieben an dem U-Boot vorbei, als dieses Zeebrügge ansteuerte, um dort Zuflucht zu suchen. Um 2.40 Uhr Nm. machte „U 12", voll verwendungsbereit, im Hafen fest.

Dagegen war „U 29" (Plange) an diesem und den folgenden Tagen der vollen Stärke des Orkans ausgesetzt. Es war am 9. November vom East Goodwin-Feuerschiff unter Wasser in den Kanal vorgedrungen, hatte hierbei sechs bis acht Zerstörer mit zwei und vier Schornsteinen ungesehen passiert und stellte hinter der Mole von Dover einen Großen Kreuzer mit vier Schornsteinen fest. Ein englisches U-Boot, das dorthin einlief, konnte nicht

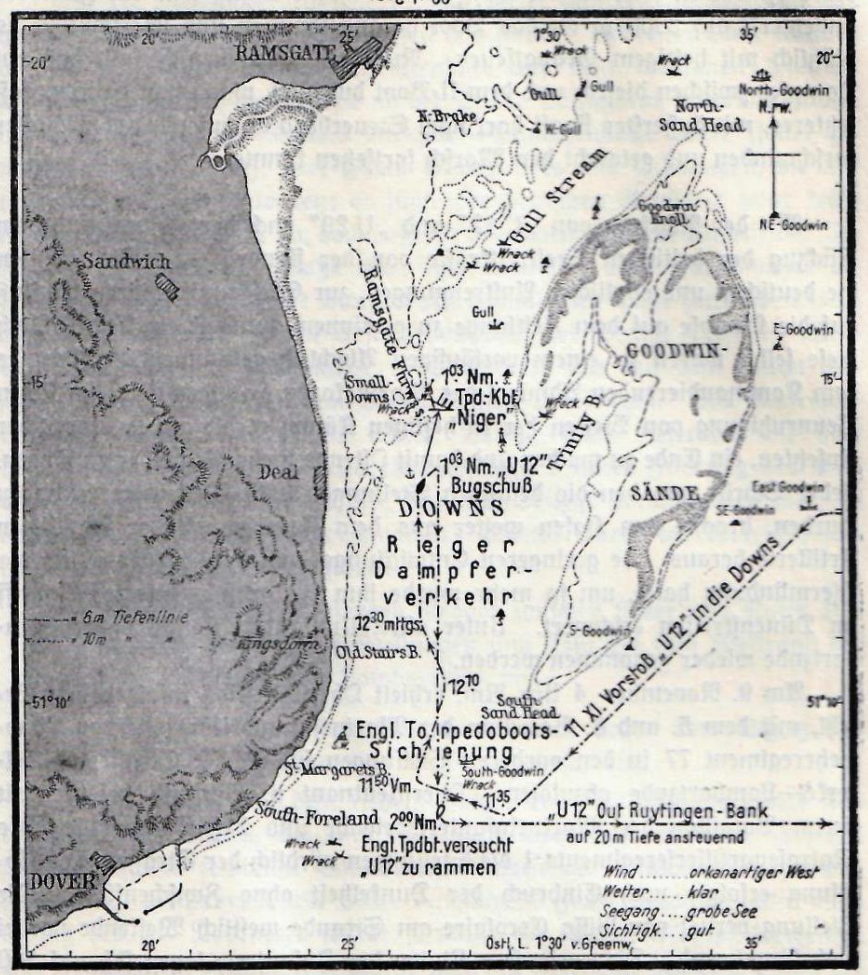
angegriffen werden, da es zu spät erkannt wurde. In dem starken Dampferverkehr passierte es mehrfach Lazarettschiffe mit Kurs auf die französische Küste. Am 10. November stand es vor Portsmouth. Dort Angriffsgelegenheit suchend, mußte es um 10.30 Uhr Vm. vor einem kriegsschiffähnlichen Fahrzeug schnell tauchen. Hierbei erlitt es eine schwere Havarie. Infolge einiger Undichtigkeiten in den Luftleitungen wurde das Boot sofort stark vorlastig. Dennoch auf der richtigen Tiefe aufgefangen, senkte es sich bald von neuem nach vorn. In diesem Augenblick versagte das hintere Tiefenruder, welches dieser Bewegung begegnen sollte, infolge Brechens der Antriebskette. Das Boot fiel auf 65 m Tiefe, berührte den Grund und schoß dann, die Neigung beibehaltend, an die Oberfläche. Durch den großen Druck waren Auspuffschieber und -ventile undicht geworden. Das Boot konnte von jetzt ab nur noch in Notfällen tauchen und war nicht mehr in der Lage, der im östlichen Kanalausgang zu erwartenden Gegenwirkung zu begegnen. Der Kommandant beschloß daher, dem Beispiel von „U 20" (Droescher) folgend, den Rückmarsch um Irland und Schottland anzutreten. Die britische Flagge setzend und die Grüße der passierenden Dampfer erwidernd, fuhr es mitten durch den Kanal nach Westen und erreichte ungehindert am 11. den Atlantischen Ozean. Dieser empfing das Boot mit schwerem Weststurm, der sich, in den folgenden Tagen rechts drehend, bald bis zum Orkan steigerte und es mit unverminderter Heftigkeit bis zum Eintritt in die Nordsee verfolgte. Seekarten dieser Gebiete waren nicht an Bord. Flemmings deutsch-englisch-französisch-russische Seekriegskarte und der Strom-Atlas mußten zur Navigierung herhalten. Sieben Tage lang kam das Maschinenpersonal nicht an die Luft, während die Seeleute stark unter den Sturzseen und der Kälte litten, zumal ihr Zeug nicht getrocknet werden konnte. Dennoch gelang es unter Aufbietung aller Kräfte bei Tag und Nacht, das hintere Tiefenruder und den Hochdruckluftkompressor wieder verwendungsbereit zu machen[1]).

Aber auch so blieb das Boot nur bedingt tauchfähig und war daher erst gerettet, als es am 16. November bei Hanstholm an der dänischen Küste geringere Meerestiefen erreichte, wo es im Falle der Verfolgung zur Not auf den Grund gelegt werden konnte. Am 17. November lief „U 29" in Wilhelmshaven ein.

Zwei Tage später machte auch „U 12" wieder in Helgoland fest. Der Sturm hatte es bis zum 16. in Zeebrügge zurückgehalten, dann trat es nach einem vergeblichen Versuch, trotz sehr schlechtem Wetter nach Boulogne vorzudringen, den Rückmarsch an. Hagel- und Schneeböen brachten es bei

[1]) Hierbei zeichneten sich der Maschinist Friedrich und Obermaat Schulze besonders aus.

Textskizze 6.



„U 12" (aufgetaucht)

Länge (über alles)	57,4 m
Wasserverdrängung	493 cbm
Fahrt über Wasser	14,2 sm[1])
Fahrt unter Wasser	8,1 sm[1])
Armierung: 2 ⊽ Bugrohre, 2 ⊽ Heckrohre; 1-5 cm Tpdbts.-K. L/40, 1 M.-G.	
Besatzung	4 Offiziere, 24 Mann

[1]) Bei den Probefahrten.

Engl. Tpd.-Kanonenboot „Niger" (1892)

Länge	70 m
Wasserverdrängung	820 t
Schnelligkeit	19 sm (?)
Armierung	2-12, 4-4.7; 2 △ Tpd.-R.
Besatzung	85 Mann

Nord Hinder in unerwartete Gefahr. In ihrem Schutz war ein Zerstörer unbemerkt auf 2000 m an das Boot herangekommen und überschüttete es plötzlich mit heftigem Granatfeuer. Nur dem glücklichen Zufall, daß ein Dampfer zwischen diesem und dem U-Boot durchlief, war es zu danken, daß letzteres, mit äußerster Kraft hart nach Steuerbord ablaufend, unter Wasser verschwinden und getaucht den Marsch fortsetzen konnte.

Mit der Rückkehr von „U 12" und „U 29" nach der Heimat und dem Rückzug der britischen Seestreitkräfte von der flandrischen Küste nahmen die deutschen und englischen Anstrengungen, zur See unmittelbaren Einfluß auf die Kämpfe auf dem Festlande zu gewinnen, zunächst ein Ende. Auch diese selbst waren zu einem vorläufigen Abschluß gekommen, nachdem es dem Kommandierenden Admiral des Marinekorps gelungen war, der steten Beunruhigung von Westen her in heftigen Kämpfen, die am 9. November einsetzten, ein Ende zu machen und damit Ostende mehr als bisher zu sichern. Jeder Schritt, um den die deutschen Stellungen nach Westen vorgeschoben wurden, brachte den Hafen weiter aus dem Feuerbereich der feindlichen Artillerie heraus. Je geringeren Entwicklungsraum der Gegner östlich der Ysermündung hatte, um so mehr wurde ihm ein groß angelegter Angriff im Dünenstreifen erschwert. Unter allen Umständen mußte daher Lombartzyde wieder genommen werden.

Am 9. November 4 Uhr Nm. erhielt Oberst Lessing infolgedessen Befehl, mit dem 5. und 8. Bataillon der Marineinfanteriebrigade das Landwehrregiment 77 in den vorderen Stellungen südlich der Straße Middelkerke—Lombartzyde abzulösen. Oberstleutnant v. Bernuth besetzte mit einem Bataillon der Marineinfanteriebrigade und 2½ Kompagnien des Matrosenartillerieregiments 1 die Stellungen nördlich der Straße. Die Ablösung erfolgte nach Einbruch der Dunkelheit ohne Zwischenfälle. Die Stellung verlief von Villa Escolaire am Strande westlich Westende vorbei nach Bamburgh. Die vordersten Linien der Infanterie lagen sich auf 300 bis 400 m gegenüber. Die übrigen in Middelkerke und Wilskerke befindlichen Teile der Marineinfanteriebrigade und solche der 38. Landwehrbrigade erhielten Befehl, sich bis 9 Uhr Vm. des folgenden Tages bei Middelkerke und Wilskerke bereitzustellen, so daß sie von dort jederzeit zum Angriff angesetzt werden konnten; Entscheidung über den Zeitpunkt des Infanterie-Angriffes blieb vorbehalten. Die gesamte im Abschnitt befindliche Artillerie wurde unter den Befehl des Kapitäns zur See Mörsberger gestellt; auch sie sollte bis zum nächsten Morgen in Stellung und um 9 Uhr Vm. feuerbereit sein.

Die Nacht verlief ruhig.

Am 10. November eröffnete die Artillerie, zum ersten Male von See her nicht belästigt, zur befohlenen Zeit das Feuer. In erster Linie wurden die in den Dünen nordwestlich Nieuport auf dem westlichen Yserufer stehenden Batterien, die Gehöfte an der Brücke Palingbrug sowie die Häuser auf dem Südufer des Kanals Nieuport—Plaschendaele unter Feuer genommen. (Karte 11.) Der Feind erwiderte es aus Stellungen, die nur teilweise zu erkennen waren; er fügte der deutschen Artillerie zwar keine nennenswerten Verluste zu, doch ließ sich übersehen, daß ein Angriff der Infanterie noch nicht am Platze war. Um 1.30 Uhr Nm. wurde daher befohlen, daß der Angriff der Division erst am nächsten Tage stattfinden solle. Das Kommando im rechten Abschnitt nördlich der Straße Ostende—Westende wurde dem Generalmajor v. Wichmann, das auf dem linken Abschnitt südlich der Straße dem Oberst Lessing übertragen. Das Matrosenregiment Tägert in Ostende erhielt Befehl, seine Reserven mit dem 2. Bataillon des Matrosenartillerieregimentes 2 unter Führung des Korvettenkapitäns v. Waldeyer-Hartz, das aus Brügge herangezogen war, zu vereinigen und ebenfalls bereitzuhalten. Abends wurde der Angriffsbefehl für den nächsten Tag ausgegeben:

»Die Division greift morgen Gegner zwischen Meer und Roter Dyk an, setzt sich in Besitz seiner Stellungen und stößt bis zum Westrand der Dünen und Südrand von Lombartzyde vor.«

Die Truppen der beiden Abschnitte sollten unter dem Schutz der Dunkelheit bis 7.30 Uhr Vm. den 11. bereitgestellt sein.

Nachts wurden auf dem rechten Flügel im Dünengelände einige Patrouillen vorgetrieben, die mit feindlichen Vorposten in kleine Gefechte kamen. Starke feindliche Infanteriestellungen vor Lombartzyde wurden festgestellt. Nieuport wurde unter langsamem Feuer gehalten. Am Vormittag des 11. November wurde zunächst der Artilleriekampf fortgesetzt. Das Detachement v. Waldeyer wurde nach der Gefechtsstelle der Division am Krokodil herangezogen. Zu 1.15 Uhr Nm. wurde der Angriff der Infanterie befohlen; er wurde in beiden Abschnitten mit Entschlossenheit und Erfolg durchgeführt. Gegen 4 Uhr Nm. war Lombartzyde in deutschem Besitz; Leutnant Dehning von der Marineinfanteriebrigade erreichte als erster die feindliche Stellung am Südostrand des Ortes; der jenseitige Rand des Dorfes wurde besetzt und gehalten. Im Dünenabschnitt wurde das Vorwärtsdringen und Schießen durch heftigen, entgegenwehenden Sandsturm erschwert (Windstärke 8, West), größtenteils wurden die Gewehre schon nach wenigen Schüssen unbrauchbar. Das 1. Bataillon der Marineinfanteriebrigade schreibt darüber in seinem Gefechtsbericht:

»Vor „K. 2" und „K. 3" stand der Angriff etwa 1½ Stunden, bis der Führer der „K. 3", Leutnant v. Keyserlingk, mit Teilen seiner und der 2. Kompagnie zu einem Flankenstoß auf die bei Polder befindlichen Stellungen des Gegners ausholte. Dieser glückte, und da mittlerweile auch im Abschnitt Bernuth Gelände gewonnen war, drang nunmehr auch vor „K. 2" und „3" wie an den übrigen Teilen der Front der Angriff in gewaltigem Schwung bis in die bezeichnete Endstellung (Straße Lombartzyde—Lombartzyde Bains) durch. Die Angriffsfreudigkeit der Truppe lebte in diesem kritischen Zeitpunkt, insbesondere auch dadurch zur vollen Höhe wieder auf, daß jetzt von der im Abschnitt Bernuth befindlichen „K. 4" die Fahne enthüllt und weithin sichtbar vorangetragen wurde[1]).«

Gegen 4.30 Uhr Nm. war die befohlene Endstellung erreicht. Ein weiterer Vorstoß bis an den Kanal heran, der kurz nach Anbruch der Dunkelheit beabsichtigt war, erwies sich bei dem orkanartigen Sturm und Regen als nicht zweckmäßig. Die Truppen gruben sich deshalb auch hier in den erreichten Stellungen ein. Die Nacht verlief ohne besondere Vorkommnisse. Am 12. November stießen die in den Dünen stehenden Truppen bei Morgengrauen bis an den Kanal vor, machten zahlreiche Gefangene, die wegen des durch unser Artilleriefeuer zerstörten Brückensteges nicht mehr zurück gekonnt hatten und setzten sich an der Mündung des Kanals fest. Die befohlenen Stellungen waren damit auf der ganzen Linie erreicht. (Karte 11.)

Die 11 Bataillone der Marinedivision hatten nach Gefangenen-Aussagen der ganzen noch dazu verstärkten 81. französischen Territorialdivision gegenübergestanden. Die Gesamtverluste der Marinedivision während der drei Tage waren erheblich. Sie betrugen: 14 Offiziere, 175 Mann tot, 23 Offiziere und 553 Mann verwundet. Jedoch waren die Verluste auf feindlicher Seite offenbar wesentlich größer. Allein die Zahl der Gefangenen belief sich auf etwa 800 Mann.

Das Ziel war in vollem Umfange erreicht: Ostende war nunmehr jeder unmittelbaren Bedrohung von Land aus entzogen. Nach See zu aber blieb von Cadzand an der holländischen Grenze bis zur Ysermündung ein Küstenstreifen von etwa 50 km zu verteidigen, der mit einem Dünengürtel von wechselnder, nirgends aber einige hundert Meter übersteigender Breite und Höhen bis zu 35 m an das Meer grenzt. Dahinter dehnte sich das fette Polder- und Marschland mit seinen Wiesen und Weiden, durchzogen von zahlreichen Gräben, von niederem Gebüsch und hohen Baumreihen, im Winter vielfach überschwemmt oder angesumpft.

[1]) Vizefeldwebel Lessing fällt mit der Fahne, aber Sergeant Jürgensen tritt an seine Stelle und trägt sie weiter der Truppe voran.

Die Bedeutung dieses Gebietes für den Seekrieg erhellt aus folgender Betrachtung[1]): Zwei Wasserstraßen verbinden Brügge mit dem Meere. Der nach Ostende führende Kanal stammt aus der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts und ist später vertieft und verbreitert worden; er ist, ebenso wie Hafen- und Schleusenanlagen von Ostende selbst, für Fahrzeuge mittlerer Größe, auch für Torpedoboote und Unterseeboote, befahrbar, für größere Schiffe dagegen nicht zu benutzen. Nach langen Verhandlungen ist im Jahre 1895 der Bau des neuen Hafens Zeebrügge und des Kanals Brügge—Zeebrügge beschlossen worden; im Jahre 1907 wurden die Anlagen dem Betrieb übergeben. Völlig aufgeklärt sind die Entstehungsgeschichte dieses Planes und die tatsächlichen Gründe seiner Verwirklichung nicht. Es mag sein, daß bei dem ursprünglichen Plan die Absicht den Ausschlag gegeben hat, das „tote Brügge" wieder zur alten Seehandelsstadt zu machen und unabhängig von der zum Teil holländischen Scheldemündung einen rein belgischen, großen Schiffen zugänglichen Seehafen zu schaffen. Die spätere politische Entwicklung hat dann die Durchführung des Planes wesentlich begünstigt. Die vielfach erörterte Annahme, daß Zeebrügge größtenteils mit englischem Gelde gebaut sei, hat daher viel Wahrscheinlichkeit für sich, denn England mußte bei der regen Verbindung des englischen und belgischen Generalstabes viel daran liegen, einen geeigneten Ausschiffungshafen für seine Feldarmee zu erhalten. Aktenmäßige Beweise dafür sind allerdings damals in Belgien nicht aufgefunden worden.

Der Zeebrügger Hafen wird gebildet durch einen 2500 m langen, als Viertelkreis in die See hinausspringenden, mächtigen, breiten Wellenbrecher, dessen Kopf 1100 m vom Strande entfernt ist. In der Absicht, die Versandung zu verhüten, ist die sonst steinerne Mole unweit des Fußes auf 300 m Länge durch eine eiserne Pfahlbrücke unterbrochen. Die Außenmauer des Wellenbrechers trägt zum Schutz gegen die Brandung eine hohe Wand aus Betonblöcken. Die nutzbare Kailänge an der Innenseite beträgt etwa 1500 m, die Wassertiefe des Hafens war 1914 durchschnittlich etwa 7 m bei Niedrigwasser, hat jedoch im Laufe des Krieges nicht unerheblich abgenommen. Die Unterbrechung der Steinmole erwies sich als mehr nachteilig als nützlich; anstatt hindurchzuspülen, setzte die längs der Küste gehende Strömung große Sand- und Schlickmassen im Hafenbecken ab. Das vorhandene Baggergerät war nicht ausreichend, um diese Wirkungen aufzuheben. Die Mole hatte schon im Frieden Eisenbahngeleise, einige Hallen, Schuppen und Krähne.

Die Zeebrügger Schleuse ist über 150 m lang; die Wassertiefe in der Einfahrt beläuft sich auf 6 m bei Niedrigwasser, sie ist also für Kriegsfahr-

[1]) Vgl. hierzu Karte 8 und 11.

zeuge bis zum Kleinen Kreuzer aufwärts benutzbar. Das gleiche gilt für den Kanal, der in 10 km langer, schnurgerader Linie nach der Stadt Brügge führt und an deren Nordseite in drei zusammenhängenden Hafenbecken, einem westlichen, einem etwas kürzeren östlichen und einem nördlich davon gelegenen Seitenbecken endet; die Anlagen sind im Laufe des Krieges erweitert worden.

Ein durch Brügge laufender Verbindungskanal stellt den Anschluß zwischen dem Ostender und dem Zeebrügger Kanal her. Weiter führt ein Binnenlandkanal von Brügge nach Gent, befahrbar für Fahrzeuge bis zu großen Torpedobooten aufwärts, nachdem sie geleichtert sind; von Gent geht er die Schelde abwärts bis nach Antwerpen, doch ist diese Verbindung wegen starker Krümmungen des Fahrwassers nur für kleinere Bootstypen geeignet.

Auch ein Hauptarm der Scheldemündung, das Wielingen-Fahrwasser, führt unmittelbar unter dem östlichen Teil der flandrischen Küste vorbei. Von den übrigen Fahrwassern der Mündung, dem Deurloo, dem Ostgat und der Ostschelde, ist nur das schmale Ostgat, das dicht unter der Insel Walcheren und Vlissingen vorbeigeht, für tiefgehende Schiffe befahrbar. Die beiden anderen wurden im Frieden nur von Fischerfahrzeugen benutzt. Etwas westlich des Längengrades von Cadzand — der genaue Verlauf der Hoheitsgrenze war völkerrechtlich umstritten — bis zur belgischen Grenze nordwestlich Antwerpens ist die Schelde holländisches Hoheitsfahrwasser, sie war also für die Seestreitkräfte der kriegführenden Mächte verschlossen; auch die Durchfahrt von Handelsschiffen war Einschränkungen unterworfen. Infolgedessen konnten die Hafenanlagen, die Docks und Werkstätten Antwerpens für die deutsche Kriegführung nur in geringem Maße ausgenutzt werden.

Der Plan, die Binnenlandswasserstraße von Antwerpen über Gent nach Brügge zu erweitern und zu vertiefen, um wenigstens großen Torpedo- und U-Booten die Durchfahrt zu gestatten, ist vom Marinekorps mehrfach erwogen worden. Doch rechnete man 1914/1915 noch nicht mit einer Kriegsdauer, die solche Arbeiten gerechtfertigt hätte, später fehlte es an Arbeitskräften und Baustoffen, auch hatte man sich inzwischen doch mit bedeutenden Anlagen im Dreieck Zeebrügge—Ostende festgelegt. Immerhin wurde Antwerpen für den Bau von kleinen U-Booten und Minensuchbooten („A"-Booten) von Anfang an ausgenutzt, denen man eine Fahrt über die freie Nordsee von der Heimat her nicht zutraute; auch Gent wurde später in den Kreis der deutschen Werftanlagen einbezogen.

Ausschlaggebend für die strategische Bewertung der flandrischen Häfen war ihre Nähe zur englischen Südostküste, besonders deren wichtigstem Teil,

der Themsemündung, ferner zur Straße Dover—Calais und dem Englischen Kanal überhaupt. Die Entfernungen von Zeebrügge bis zur Themsemündung und der Dover-Straße betragen rund 70 sm — das bedeutet für Torpedoboote noch nicht vier Stunden Marsch —, nur den vierten Teil der Strecke von der Elbemündung bis zu denselben Punkten. Leichte Streitkräfte konnten also in einer Nacht von mittlerer Länge von Flandern aus bis zu diesen wichtigen Kampfgebieten vorstoßen, sich dort betätigen und zum Ausgangshafen zurückkehren. Von keinem Punkt der Deutschen Bucht aus war das gleiche möglich, denn nur die Dunkelheit, in der auch ein Großkampfschiff von Torpedobooten nicht gefürchtet, sondern ein willkommenes Angriffsziel ist, gestattet die losgelöste Verwendung von Torpedobootsverbänden. Auch für U-Boote bedeutete die geographische Lage der flandrischen Stützpunkte eine erhebliche Verkürzung der An- und Rückmarschwege zu den wichtigsten Tätigkeitsgebieten.

Die Schwierigkeiten, die sich anderseits aus der englischen Nachbarschaft — die französische Flotte wurde vom ersten Tage an überhaupt nicht gezählt — für die Seekriegführung des Marinekorps ergeben mußten, lagen auf der Hand. Solange nicht Batterien schwersten Kalibers in hinreichender Zahl aufgestellt waren, war die Küste mit ihren Häfen der Beschießung durch weittragende Schiffsgeschütze jederzeit ausgesetzt. Gelegentliche Beschießungen auf große Entfernungen oder bei nächtlichen Vorstößen ließen sich auch durch stärkste artilleristische Verteidigung nicht verhindern. Eigene Minensperren zum Schutz der Küste waren zwar taktisch nahezu unbeschränkt anwendbar, soweit dies nicht die Rücksicht auf eigene Seestreitkräfte verbot; doch fehlte es zunächst an schwimmenden Mitteln, um auf größerer Entfernung von der Küste zu arbeiten. Außerdem war der Feind stets in der Lage, das Fahrwasser da wieder frei zu machen, wo die deutschen Batterien ihn nicht erreichten.

Die Möglichkeit von Sperrunternehmungen lag bei der geographisch offenen Küste an sich jederzeit nahe; derartige Unternehmungen mußten dem Gegner sogar ein leichtes sein, solange nicht die Abwehrmaßnahmen ein hohes Maß der Vollkommenheit erreicht hatten. Ebenso war mit feindlichen Minensperren als Gegenwirkung zu rechnen, spätestens, sobald man dem Gegner auf dem Wasser lästig wurde. Allerdings erleichterte der große Tidenhub das Auffinden und Beseitigen von Minen im ganzen südlichen Hoofdengebiet. Strom und lockerer Grund beeinträchtigten die Haltbarkeit der Verankerung.

Für eine Landung größeren Stils war die Küste außerhalb der beiden Häfen wenig geeignet. Die vorgelagerten Sände, auf denen fast dauernd

Brandung steht und der stark parallel zum Strande laufende Strom machen eine Ausschiffung von stärkeren Truppenmengen außerordentlich schwierig. Größere Schiffe müssen mehrere tausend Meter von der Küste abbleiben, die eigentliche Landung hätte also in zahlreichen ungeschützten Booten und Prähmen erfolgen müssen, denen schon Maschinengewehrfeuer des Verteidigers verderblich sein konnte, ganz abgesehen von den seemännischen Schwierigkeiten der Handhabung. Selbst diese flachen Fahrzeuge aber konnten nicht auf den trockenen Strand fahren, die Besatzungen hätten die letzte Strecke durchs Wasser waten und dann immer noch den das Vorgelände beherrschenden Dünengürtel überwinden müssen.

Eher möglich war der Versuch einer plötzlichen Landung in den Häfen von Ostende und Zeebrügge selbst. Angesichts der Nähe der feindlichen Küste mußte daher stets mit handstreichartigen Überfällen bei Nacht und unsichtigem Wetter gerechnet werden, wie sie in der englischen Kriegsgeschichte schon vordem häufig eine Rolle gespielt haben.

Unter diesen Umständen war die Lage für die Marinedivision, die mit sehr beschränkten militärischen Kräften, nahezu ohne Artillerie, mit ganz unzulänglichen technischen und seemännischen Hilfsmitteln dem seegewaltigsten Gegner unmittelbar vor dessen Toren gegenübertrat, keine einfache. Es kam hinzu, daß die Kämpfe an der nur wenige Kilometer entfernten Landfront volle Aufmerksamkeit erforderten; jeder Schritt des Gegners nach Osten brachte Ostende von neuem in schwere Gefahr. Seestreitkräfte standen der Division zunächst überhaupt nicht zur Verfügung.

So war es erklärlich, daß trotz dem Angriffsgeiste, der den Admiral v. Schröder unablässig beseelte, doch die Aufmerksamkeit während der ersten Zeit, soweit die Küste und der Seekrieg in Frage kamen, sich ganz dem Ausbau und der Verteidigung zuwandten.

Die ersten Grundlagen für alle spätere Tätigkeit der Division und des Marinekorps sind in den nun folgenden Wochen und Monaten gelegt worden.

Die Richtlinien waren in einer Verfügung des Chefs des Generalstabes des Feldheeres vom 25. Oktober folgenden Inhalts gegeben:

»1. Nach Besetzung der Häfen der belgischen Nordküste tritt nunmehr als Hauptaufgabe der Marinedivision, wie in der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 29. August 1914 bereits angedeutet ist, der Kleinkrieg gegen England in den Vordergrund. Die Häfen der belgischen und nordfranzösischen Küste sind, soweit es diese Aufgabe erfordert, nach Maßgabe des Fortschreitens des rechten Heeresflügels von der Marinedivision zu besetzen. Die Teile der Marinedivision, die zur Zeit noch zu anderen Aufgaben verwandt werden, sind möglichst schnell abzulösen und dem Kommandeur der Marinedivision hierfür zur Verfügung zu stellen.

2. In dem besetzten Küstenstrich wird eine Marinestation eingerichtet. Ein Vorschlag für die Abgrenzung des Stationsbereichs der Marinestation ist Seiner Majestät im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur vorzulegen.

3. Der Chef dieser Marinestation wird Seiner Majestät dem Kaiser unmittelbar unterstellt, hat aber Anforderungen des Generalgouverneurs um Gestellung von Truppen zur Unterdrückung innerer Unruhen oder zur Abwehr feindlicher Angriffe unverzüglich Folge zu leisten.

4. Die Regierungsgewalt innerhalb des Stationsgebietes verbleibt dem Generalgouverneur.

Im Anschluß hieran teile ich mit, daß der dem Generalstabe des Feldheeres zugeteilte Major Siegert von mir beauftragt ist, Vorbereitungen für eine Flieger-Unternehmung über See zu treffen. Die Leitung dieses Unternehmens behalte ich mir vor. Über die Mitwirkung der Marinedivision für diesen Zweck ergeht noch Aufforderung.«

Die hier erwähnte Flieger-Unternehmung, die gegen London gerichtet sein sollte, wurde jedoch nach mannigfachen Erwägungen und Vorarbeiten aufgegeben, da die Technik des Flugwesens sich damals als für solche Aufgaben noch nicht hinreichend entwickelt erwies.

Die Unterstellung und Angliederung der Marinedivision in verschiedenen Punkten an das Generalgouvernement ergab sich aus der Annahme, daß die Landfront sich binnen kurzem weiter nach Westen verschieben, das Gebiet um Brügge also verwaltungstechnisch den Gouvernements gleichzustellen sein würde. In der gleichen Voraussetzung trafen auch kurz nach dem Divisionskommando der Generalleutnant v. Kramsta als „Gouverneur von Westflandern" nebst Stab und Zivilverwaltung sowie der Kreischef, Oberst Graf v. Schwerin, in Brügge ein. Sie sind nicht dazu gekommen, ihre Stellungen in vollem Umfange zu übernehmen, da die Küste und Brügge stets Operationsgebiet geblieben sind; nach einiger Zeit des Abwartens sind sie abkommandiert und in anderen Stellungen verwendet worden. Für den Divisionskommandeur der Marine ergaben sich daraus einfachere und klarere Verhältnisse, als es bei dem Nebeneinander verschiedener Dienststellen der Fall gewesen wäre.

Am 28. Oktober wurde die Marinedivision in Sachen des Landkrieges taktisch dem A. O. K. 4 unterstellt, dessen Oberbefehlshaber der Herzog Albrecht von Württemberg war; er hat der Marine stets großes Wohlwollen entgegengebracht.

Am 3. November wurde die bereits in Antwerpen vom Staatssekretär angeregte Erweiterung der Division zum Korps durch Allerhöchste Kabinettsordre vollzogen und der Divisionskommandeur zum Kommandierenden

Admiral des Marinekorps unter unmittelbarer Unterstellung unter Seine Majestät den Kaiser ernannt.

Die geographische Abgrenzung des Stationsgebietes erfolgte schließlich in einer Nachtragsordre vom 8. Februar 1915, und zwar wurde es danach umschlossen:

a) im Osten durch die belgisch-holländische Grenze,
b) im Süden durch die Linien Moerhuizen—Maldegem—Erneghem,
c) im Westen durch die Grenzen des besetzten Gebietes,
d) im Norden durch die See.

Die hier gezogenen Grenzen haben sich im langen Verlauf des Krieges, der ein Hin- und Herschieben größerer Armeeverbände auch im Küstengebiet erforderlich machte, nicht in dieser Schärfe aufrecht erhalten lassen; auch die Gerechtsame des Stationschefs sind niemals in vollem Umfange zum Tragen gekommen. Im besonderen war die wirtschaftliche Selbständigkeit des Marinekorps später wesentlichen Einschränkungen unterworfen. Mit einem vieljährigen Stellungskriege, der Organisation einer großen Abwehrschlacht in Flandern, einer straff zusammengefaßten Wirtschaftspolitik bis dicht hinter die Front war bei Aufstellung dieser Ordre nicht gerechnet worden. Aufrechterhalten blieb durch den Wechsel der Zeit die Immediatstellung des Kommandierenden Admirals. Erreicht wurde auch der Hauptzweck, der dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts vor Augen schwebte, als er gegen mancherlei Bedenken von anderer Seite die Verleihung so weitgehender Befugnisse an den Kommandierenden Admiral bei Seiner Majestät dem Kaiser erwirkte: Freiheit des Handelns für das Marinekorps im Ausbau der Küste und Festlegung des Gedankens, daß die Marine sich auf flandrischem Boden einen neuen Stützpunkt begründen sollte. Es galt nicht nur zu kämpfen, sondern auch schöpferisch zu organisieren und großzügig aufzubauen. Geist und Inhalt jener wichtigen ersten Anordnungen haben nachgewirkt, auch als die Form teilweise schwinden mußte.

Am 15. Dezember machte der Gegner noch einmal einen Versuch, die deutschen Truppen auf Lombartzyde oder Middelkerke zurückzuwerfen. Er ging auf Brücken und Laufstegen nördlich Nieuport überraschend über die Ysermündung und suchte sich auf dem östlichen Ufer vorzuschieben, wurde aber unter Einbuße von 450 Gefangenen zurückgeschlagen. Ein nochmaliger überraschender Vorstoß am 16. Dezember erlitt im Polderabschnitt das gleiche Schicksal, wenn auch in den Dünen die vordersten deutschen Postierungen um etwa 300 m zurückgedrückt wurden. Ein Gegenangriff wurde jedoch unterlassen, da die neue Linie auf den das Yserufer überhöhenden Dünenkuppen gelegen war und dadurch vorläufig manche Vorteile zu bieten schien.

Am 4. Dezember hatte inzwischen die 2. Marinedivision den bisher von der Garde-Kavalleriedivision besetzten Abschnitt südlich des Plaschendaele-Kanals bis Schoorbakke abwärts übernommen. Der Kommandierende Admiral legte Wert darauf, daß dieser Abschnitt ihm unterstellt würde, weil ein großer Teil der Artillerie, welche die feindlichen Dünenstellungen bestrich, dort aufgestellt werden mußte, zur wirksamen Zusammenfassung daher die Einheitlichkeit des Befehls wünschenswert erschien. Es bildete sich also jetzt der Zustand heraus, der mit einigen Unterbrechungen und Abweichungen bis zum Kriegsende bestehen blieb. Das später häufig erfolgende Herausziehen der Marineinfanteriebrigade zur Verwendung an den Hauptkampffronten und die damit zusammenhängende Bildung einer besonderen Marineinfanteriedivision im Sommer 1916 machten dann mehrfach ein Einschieben von Armeeverbänden in die Stellungen an der Ysermündung nötig, aber im wesentlichen blieb es doch so, daß der 1. Marinedivision die Küstenverteidigung, der 2. Marinedivision die Landfront zufiel.

Beide Fronten sind nahezu unverändert gehalten worden bis zu den Oktobertagen des Jahres 1918, als die Oberste Heeresleitung wegen des feindlichen Vordringens bei Ypern die Räumung der Küste befehlen mußte.

Die Teilnahme des Marinekorps an den Ereignissen des Landkrieges während der ersten Kriegsmonate ist damit in großen Zügen dargelegt worden. Es war erforderlich, weil diese Begebenheiten die Grundlagen schufen für die ganze Entwicklung des Korps.

Um so mehr wird sich die Darstellung von nun an ausschließlich auf ihr eigentliches Gebiet, den See- und Küstenkrieg, beschränken können.

Betrachtet man abschließend die Kämpfe an der Küste von Flandern im größeren Rahmen, so endeten sie mit dem Ergebnis, daß die Verbündeten zwar alle Hoffnung auf eine schnelle Wiedereroberung der verlorenen belgischen Gebiete aufgeben mußten, den Deutschen anderseits der Weg nach Calais versperrt blieb[1]). In Erwartung einer erst später zu schlagenden Entscheidungsschlacht auf dem Wasser war der Einsatz an Seestreitkräften auf beiden Seiten auffallend gering gewesen im Verhältnis zur Bedeutung des Ausganges dieser Kämpfe. Freilich waren die geographischen Bedingungen für das Eingreifen von See her für die deutsche Flotte wesentlich ungünstiger als für die britische, da sich das Ringen unmittelbar vor den Stützpunkten der letzteren abspielte. Im umgekehrten Falle, in Kämpfen etwa auf dem Festland bei Esbjerg oder auf Inseln wie Borkum, würden

[1]) Corbett: Naval Operations, Band I, Seite 254.

die deutschen Seestreitkräfte wohl kaum die Zurückhaltung geübt haben wie die Engländer vor Nieuport; hatte doch schon der Angriff auf Yarmouth gezeigt, daß trotz allen Hemmungen einer anbefohlenen strategischen Defensive die größere Unternehmungslust auf deutscher Seite war. Weder damals noch im weiteren Verlauf des Krieges haben es die Engländer gewagt, in gleicher Weise etwa gegen Borkum, Norderney oder Sylt vorzugehen. Die Möglichkeiten, die sich aus der englischen Zurückhaltung, wie sie die Yarmouth-Unternehmung offenbart hatte, ergaben, wurden, den Tatsachen sehr nahe kommend, im Kriegstagebuch S. M. S. „Von der Tann", Kapitän z. S. Hahn, folgendermaßen zusammengefaßt:

»Bei dem Vorstoß bis auf die Reede von Yarmouth sind trotz der überaus hellen Nacht keine englischen Beobachtungsstreitkräfte angetroffen worden. Das Fehlen einer starken englischen Vorpostenstellung in der Linie Kentish Knock—Haaks-Feuerschiff, die früher vorhanden war, legt die Frage nahe, ob die englische Flotte die ihr obliegende Bewachung ihrer Nordseeküste und des Kanaleinganges durch leichte Streitkräfte neben den sonst ihr zufallenden Aufgaben in genügender Weise durchzuführen imstande ist. Es hat fast den Anschein, als ob hier notgedrungen Lücken entstanden sind, da nicht anzunehmen ist, daß von englischer Seite die Notwendigkeit einer solchen Überwachung nicht eingesehen wird. Aber auch bei einer Vorpostenstellung bei Kentish Knock und bei einer hiermit verbundenen früheren Benachrichtigung des Feindes über unseren Vorstoß hätten keine überlegenen feindlichen Streitkräfte gegen uns angesetzt werden können, da nach den bisherigen Nachrichten eine so hohe und konzentrierte Bereitschaft überlegener Linienschiffs- und Kreuzerverbände bei dem Gegner nicht vorhanden war und sich auch kaum durchführen lassen wird. Jedenfalls würden wir darüber wohl rechtzeitig unterrichtet werden können. Es erscheint somit aussichtsvoll, daß durch derartige mit starken Kräften angesetzte Vorstöße gegen die englische Küste gelegentlich schwächere britische Verbände, die auf Grund von Meldungen über Teile unserer getrennt stehenden Streitkräfte vorstoßen, abgefangen und vernichtet werden können.«

Bald sollte die tatkräftige Wiederholung eines solchen Vorstoßes bis zur feindlichen Küste erweisen, ob die in diesen Ausführungen erhofften Teilerfolge erzielt werden konnten.

Niederländische Note an den deutschen Gesandten im Haag vom 28. Oktober 1914 über die Nichtinternierung der Schiffbrüchigen von „Cressy", „Aboukir" und „Hogue"[1]).

(Zusammenstellung einiger in dem Zeitraum von Oktober 1915 bis Juli 1916 von dem holländischen Ministerium des Äußern behandelter Angelegenheiten, 1916, Seite 27, 28.)

Die Konvention X von 1907, betreffend Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention auf den Seekrieg, handelt im Artikel 12 über gerettete kranke Schiffbrüchige, die sich an Bord usw. neutraler Handelsschiffe befinden. Betreffs dieser Personen erkennt der Artikel einem Kriegsschiffe einer kriegführenden Macht das Recht zu, ihre Auslieferung zu verlangen. Aus der 1907 erlassenen Erläuterung (Actes et documents, tome III, Teil 565) geht hervor, daß unter dem Ausdruck „Kriegsschiff einer kriegführenden Partei" ein Kriegsschiff zu verstehen ist, das zur Gegenpartei der fraglichen Personen gehört (.....Il y trouve des blessés, des malades, des naufragés; il a le droit absolu de les considérer comme ses prisonniers.....). Artikel 14 bestimmt ferner, was mit den wahrgenommenen Personen, die auf diese Weise Kriegsgefangene geworden sind, geschehen kann. Eine der Möglichkeiten, die Artikel 14 vorsieht, ist die, daß genannte Kriegsgefangene nach einem neutralen Hafen gebracht werden. Für diesen Fall bestimmt Artikel 15 ferner, daß, wofern sie mit Zustimmung der am Orte befindlichen Behörden daselbst ausgeschifft sind, sie durch den neutralen Staat in der Weise bewacht werden müssen, daß sie nicht aufs neue an den Feindseligkeiten teilnehmen können.

Wie aus vorstehendem hervorgeht, hat die Konvention nicht den Fall vorgesehen, daß ein neutrales Handelsschiff, das gerettete, kranke Schiffbrüchige der einen Partei an Bord hat, kein Kriegsschiff der Gegenpartei antrifft. In Ermangelung einer diesbezüglichen Bestimmung hatte die niederländische Regierung nicht das Recht, die genannten englischen Matrosen zu internieren. Dieses Recht kann nicht aus Artikel 13 der genannten Konvention hergeleitet werden, weil dieser Artikel ausschließlich den besonderen Fall behandelt, daß gerettete, kranke Schiffbrüchige an Bord eines Kriegsschiffes einer neutralen Macht an Bord genommen worden sind. Es ist klar, daß für diesen besonderen Fall der neutralen Macht die Verpflichtung auferlegt werden muß, die Personen daran zu hindern, aufs neue an den Kriegshandlungen teilzunehmen; denn sie waren durch die Tatsache ihrer Aufnahme an Bord des neutralen Schiffs dem Recht der Gefangennahme entzogen, das vorgenannter Artikel 12 einem Kriegsschiff der Gegenpartei zuerkennt.

Dem Mangel einer Vertragsbestimmung, kraft welcher die niederländische Regierung zur Internierung der genannten englischen Matrosen verpflichtet gewesen wäre, steht der Abschnitt in dem Berichte des Professors Renault (Actes et documents 1907, Teil I Bl. 76) gegenüber, worin ausdrücklich erklärt ist, daß, wenn ein neutrales Handelsschiff, das zufällig gerettete, kranke Schiffbrüchige aufgenommen hat, in einen neutralen Hafen kommt, ohne daß es einen Kreuzer angetroffen hat

[1]) Der holländische Text für die Übersetzung ist entnommen aus „Seekriegsrecht im Weltkriege", eine Sammlung diplomatischer Noten und anderer Urkunden. Zusammengestellt im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts. Berlin 1916.

oder mit ihm in Verbindung getreten ist, die Personen, die das neutrale Handelsschiff gelandet hat, nicht unter die Bestimmungen des Artikels 15 der Konvention fallen, sondern frei sind.

Die Niederlande, welche die mehrfach genannte Konvention X von 1907 ratifiziert haben, sind gehalten, sich nach den Bestimmungen dieser Konvention und den dazu erlassenen Erklärungen zu richten ohne Rücksicht darauf, daß England die Konvention nicht ratifiziert hat. Deutschland, das die Konvention ebenfalls ratifiziert hat, kann sich nicht darüber beschweren, daß die Niederlande genau dem Sinne der Konvention entsprechend handeln.

Die Handelsweise der niederländischen Regierung steht nicht im Gegensatz zu der Bestimmung im Artikel 3 der niederländischen Neutralitätserklärung. Die genannten englischen Matrosen waren im Augenblick, wo sie an Bord des „Titan" und der „Flora" genommen wurden, „Gäste" der Niederlande; durch das vorübergehende Verbleiben hier im Lande ist der Charakter als „Gäste" für die genannten englischen Matrosen nicht verloren gegangen.

Das Vorstehende gilt natürlich nicht für den Fall, daß das Aufnehmen der Geretteten auf hoher See erfolgte. Wären nach einem Seegefecht Gerettete der Kriegführenden in den Hoheitsgewässern aufgenommen worden, dann wäre Artikel 3 der Neutralitätsbestimmungen anzuwenden gewesen.

Anlage 2.

Wilhelmshaven, den 25. September 1914.

Denkschrift des Flottenchefs an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier über die Notwendigkeit einer Änderung des Operationsbefehls für die Nordsee vom 25. September 1914.

Am 22. September war beabsichtigt, die Großen Kreuzer S. M. Schiffe „Seydlitz", „Moltke" und „Von der Tann" zu einem Vorstoß auf die englische Bewachungslinie Schottland—Norwegen anzusetzen. Davon mußte vorläufig Abstand genommen werden, weil sichere Nachrichten die Anwesenheit von zwei feindlichen Geschwadern in Stärke von 28 Schiffen, dabei oder vielleicht außerdem die sechs Schiffe des I. Schlachtkreuzergeschwaders, im Skagerrak am 20. und 21. September meldeten. Weit überlegene Streitkräfte wären daher mit großer Wahrscheinlichkeit auf unsere Panzerkreuzer gezogen worden und hätten ihnen schon nördlich von Horns-Riff den Rückweg in die Deutsche Bucht abschneiden können.

Der Aufschub des mit großer Freude begrüßten Vorstoßes gibt mir Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß derartige Unternehmungen nur dann ohne die Gefahr der Begegnung mit weit überlegenen feindlichen Streitkräften unternommen werden können, wenn zuverlässige Nachrichten vorliegen, daß derartige Streitkräfte nicht in der Nähe des Operationsgebietes unserer Kreuzer stehen. Das wird aber nur ausnahmsweise der Fall sein. Eine Aufnahmestellung durch die gesamten Hochseestreitkräfte wird daher in der Regel erforderlich sein. Eine Unternehmung mit den gesamten Hochseestreitkräften bietet aber auch meines Erachtens die beste Aussicht auf eine Schlacht mit einem Teil der feindlichen Flotte.

Anderseits legen mir der Operationsbefehl und die von Euerer Exzellenz wiederholt mitgeteilte Allerhöchste Willensmeinung bezüglich einer derartigen Verwendung der Hochseestreitkräfte Beschränkung auf; denn es soll danach mit dem Einsatz der Hochseestreitkräfte noch gewartet werden.

Kohlenauffüllen, bis zu 1700 Tonnen leichtern. Den Kanaltiefgang zur Zeit dauernd zu halten würde bedeuten, daß diese Schiffe nicht gefechtsbereit sind, da ihnen der Kohlenschutz fehlt und sehr bald mit Kohlentrimmen durch seemännisches Personal begonnen werden muß. Von Anfang November an gestalten sich die Verhältnisse günstiger.

Am 24. September abends sind sämtliche verwendungsbereiten Kreuzer und der größte Teil der Torpedoboote und U-Boote nach der Ostsee geschickt worden; die in der Nordsee zurückbleibenden stärksten Geschwader und Panzerkreuzer sind dadurch vollständig lahm gelegt, während eine Verwendung der schwachen Kleinen Kreuzer ohne Rückhalt, also vor Eintreffen der Panzerkreuzer und Linienschiffsgeschwader in der Ostsee, meines Erachtens nicht unbedenklich ist und Gefechtslagen wie am 28. August herbeiführen könnte. Zu einer erfolgreichen Aktion gegen starke englische Streitkräfte würde daher auch hier meines Erachtens Zusammenhalten der Hochseestreitkräfte unter einheitlicher Leitung notwendig gewesen sein.

Ich bitte Euere Exzellenz ergebenst über diese meine Beurteilung unserer strategischen Lage Seiner Majestät Vortrag halten zu wollen und wenn möglich zu erwirken:

1. Eine größere Aktionsfreiheit für meine Entschließungen, als sie in dem Telegramm vom 19. September zum Ausdruck kommt, besonders dahin, daß die Flotte bei geeigneter Gelegenheit größere Vorstöße auch außerhalb der Deutschen Bucht unternehmen darf, auch auf die Gefahr hin, daß es vielleicht dabei mit überlegenen feindlichen Streitkräften zur Schlacht kommt.

2. Eröffnung des Weges durch die Belte[1]). Letzteres kann auch dann kein militärischer Nachteil für uns sein, wenn England den Kriegsschauplatz zur See teilweise in die Ostsee verlegen sollte. Dann erst werden die strategischen Vorteile des Kaiser Wilhelm-Kanals recht in den Vordergrund treten. Die Seekriegsgeschichte lehrt außerdem, daß Verlegung des Kriegsschauplatzes in die Ostsee den Engländern stets nur Nachteile, nie aber Vorteile gebracht hat. Die U-Bootsverwendung würde in der Ostsee dem Feind wegen der über doppelt so großen Entfernung von seinen Heimathäfen in Ermangelung eines nahe gelegenen Stützpunktes sehr erschwert werden.

3. Geschlossene Verwendung der Hochseestreitkräfte überall da, wo größere Unternehmungen erforderlich sind und mit starken feindlichen Streitkräften gerechnet werden muß.

4. Wünscht Seine Majestät der Kaiser aber ausdrücklich aus hier nicht zu übersehenden Gründen den Zeitpunkt des Einsatzes unserer Flotte noch hinauszuschieben, so bitte ich Euere Exzellenz, mir darüber eine dienstliche Weisung zugehen zu lassen.

gezeichnet: v. Ingenohl.

---

[1]) Vgl. Ostsee, Band I, Kapitel 9, insbesondere Seite 162.

Anlage 3.

Berlin, den 28. September 1914.

Stellungnahme des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes zur Denkschrift des Flottenchefs vom 25. September 1914, an den Chef des Admiralstabes im Hauptquartier gerichtet.

Zum Schreiben des Hochseechefs vom 25. d. Mts. wird gehorsamst bemerkt:

1. Wie Euer Exzellenz aus der Denkschrift über den Vorstoß vom 13. September und aus der Vorlage vom 22. September entnommen haben werden, halte ich es in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Hochseechefs für notwendig, die vorstoßenden Streitkräfte so stark wie möglich zu machen. Ich bin der Ansicht, daß hierzu entweder *starke* Teile der Hochseeflotte verwendet und von der Hauptmacht in einer Aufnahmestellung gestützt werden müssen *oder daß die gesamte Hochseeflotte den Vorstoß ausführt*. Derartige Vorstöße, gegen unterlegene Teile des Gegners angesetzt, bieten, wie der Hochseechef betont, gute Aussichten, einen wertvollen Kräfteausgleich herbeizuführen. Um die Unternehmungen mit genügender Sicherheit durchführen zu können, muß der Ansatz auf Grund zuverlässiger Nachrichten oder guter Fernaufklärung durch Luftschiffe erfolgen. Schneller Entschluß und die Möglichkeit der Ausnutzung günstiger Umstände sind hierzu notwendig. Haupterfordernis ist daher, daß der Hochseechef volle Freiheit des Handelns hat. Der ursprüngliche O-Befehl gibt ihm diese. Denn er betont ausdrücklich, daß günstige Gelegenheiten zum Schlagen auch dann ausgenutzt werden *müssen*, wenn ein Kräfteausgleich noch nicht herbeigeführt sein sollte. Das vom Hochseechef erwähnte Telegramm vom 19. September, das hier nicht bekannt ist, schränkt diese Freiheit anscheinend ein, ebenso wie früher dem Hochseechef zugegangene Hinweise. Sollte dieses der Fall sein, so halte ich es für notwendig, daß dem Hochseechef eine bestimmte Weisung über das zu beobachtende Verhalten gegeben wird. Es muß ihm entweder Freiheit gegeben werden, sich bietende günstige Lagen unter Verwendung der gesamten Hochseeflotte auszunutzen, oder er muß die bestimmte Weisung erhalten, die Schlacht bis zu einem später zu bestimmenden Zeitpunkt zu vermeiden. Dann müßte meines Erachtens der Operationsbefehl dahin geändert werden, daß auch günstige Gelegenheiten zum Schlagen vorläufig nicht auszunutzen sind.

Ich bin der Ansicht, daß Vorstöße, wenn sie klar und gut geplant, überraschend, energisch und zugleich mit der nötigen Vorsicht durchgeführt werden, uns vollen Erfolg bringen werden, ohne daß es dabei gleich zur Schlacht zu kommen braucht. Derartige wiederholte Vorstöße zwingen die englische Flotte, unsere Flotte dauernd näher zu beobachten, deshalb hierzu aus ihren gesicherten Stellungen heraus und in unsere Nähe zu kommen. Dadurch wachsen unsere Aussichten, Torpedoboote und U-Boote an sie heranzubringen und Teile von ihr überraschend zu vernichten. Nach meiner Ansicht sollte man sich durch gelegentliche Verluste von einer derartigen Kriegführung nicht abschrecken lassen. Ich meine, eine derartige offensive Betätigung wird uns, wenn wir nur immer an einer Stelle stark auftreten, geringere Verluste bringen als die Defensive mit auseinandergezogenen Bewachungsstreitkräften. Die gewiß sehr ernste U-Bootsgefahr läßt sich durch nächtliches Auslaufen und Benutzung flachen Wassers einschränken, wenn auch nicht beseitigen.

Eine moderne Flotte auf die Dauer wie bisher ganz in den Häfen zu halten, ist ohne ernsten Schaden für sie nicht möglich. Ihre Kräfte werden verbraucht, ihre Schlagfertigkeit geht verloren. Wenn sie dann plötzlich vor eine große Aufgabe, womöglich die Entscheidung gestellt wird, besteht die Gefahr des Versagens.

Diese Gesichtspunkte fallen gegenüber den für Erhaltung der Flotte sprechenden politischen Rücksichten nach meiner Ansicht ausschlaggebend ins Gewicht. Eine Flotte, die während des ganzen Krieges in den Häfen gelegen und nie geschlagen hat, bildet einen weniger gewichtigen politischen Faktor als eine Flotte, die gezeigt hat, was sie kann.

Nach allem möchte ich es nicht unterlassen, bei Euer Exzellenz nachdrücklichst dafür einzutreten, bei Seiner Majestät die Aufhebung der einschränkenden Weisungen zu erwirken.

2. Die Ansicht des Hochseechefs, daß er beim etwaigen Erscheinen des feindlichen Gros vor der Deutschen Bucht die Schlacht sofort schlagen müsse, geht meines Dafürhaltens zu weit. Kommt das feindliche Gros in unsere Gewässer, so schafft es uns damit die denkbar beste Gelegenheit zur Herbeiführung des im Operationsbefehl angestrebten Kräfteausgleichs. Es steht im Wirkungsbereich unserer U-Boote und Torpedoboote und die Aussichten, es empfindlich zu schädigen, sind bei energischem Ansatz dieser Streitkräfte dann sehr günstige. Ich glaube nicht, daß bei voller Ausnutzung einer so günstigen Lage durch unsere leichten Streitkräfte die Gefahr entsteht, daß das Ansehen unserer Marine und die Kampffreudigkeit der Besatzungen leiden, wenn die Schlacht nicht sofort geschlagen wird. Dies werden schon die dann sicher zu erwartenden Erfolge unserer leichten Streitkräfte verhindern.

3. Eine planmäßige Benutzung der dänischen Gewässer als Rückzugslinie halte ich nicht für richtig, wohl aber ist ihre Benutzung als Rückzugslinie im Notfall für versprengte Streitkräfte nicht zu entbehren. Ein Rückzug durch die dänischen Gewässer hat meines Erachtens den großen Nachteil, daß unsere Streitkräfte durch die nachdrängenden feindlichen Zerstörer, mit denen gerechnet werden muß, bei der Enge der Gewässer stark gefährdet sind. Aus diesem Grunde erscheint auch eine Schlacht im Skagerrak oder Kattegat nicht zweckmäßig. In solchem Falle, wie er in den letzten Tagen vorlag, wo starke Streitkräfte im Skagerrak standen, bietet sich für unsere U-Boote die denkbar günstigste Gelegenheit, diese auf das schwerste zu schädigen. Eine solche Unternehmung muß jedoch, um Erfolg zu versprechen, sofort und mit ausreichenden Mitteln angesetzt werden. Leider sind gegen die englischen Streitkräfte im Skagerrak, soweit hier bekannt, nur zwei U-Boote angesetzt worden und der Ansatz erfolgte sehr spät, so daß es zweifelhaft ist, ob er Erfolg haben wird.

Ich glaube, daß, wenn wir U-Bootsunternehmungen und Minenkrieg energischer und rühriger als bisher und ohne zu große Rücksichtnahme auf das Material betreiben, wir auf gute Erfolge rechnen können.

4. Hinsichtlich der Ausführungen des Hochseechefs über die Demonstrationen in der Ostsee halte ich es nicht für erforderlich, die ganze Flotte hierzu nach der Ostsee zu ziehen. Meines Erachtens genügt in solchen Fällen eine starke Sicherung der westlichen Ostsee, vor allem der Südausgänge der Belte. Ich halte solche Demonstrationen überhaupt nicht für richtig. Im allgemeinen steht der Erfolg einer Demonstration in keinem Verhältnis zu dem, was dabei aufs Spiel gesetzt wird und zu der Schädigung, die die ernsthafte Kriegführung in der Nordsee dadurch erleidet. Ich halte es für dringend erforderlich, daß sich die Kriegführung in der Ostsee zugunsten derjenigen gegen unseren stärksten Feind in dem Rahmen des O-Befehls für den Ostseekriegsschauplatz hält. Es steht sonst zu befürchten, daß wir günstige Gelegenheiten zu Schlägen gegen die englische Flotte unbenutzt vorübergehen lassen möchten.

gezeichnet: Behncke.

Anlage 4.

Charleville, den 6. Oktober 1914.

Die Kaiserliche Willensmeinung vom 6. Oktober 1914[1]).

Randbemerkung des Chefs des Marinekabinetts:

Von Seiner Majestät erhalten im Anschluß an den Vortrag vom 6. Oktober.

gezeichnet: v. Müller.

U. u. R. Herrn Admiral v. Pohl.

Ich rate davon ab, einen besonderen Genehmigungsvermerk Seiner Majestät herbeizuführen.

Tatsächlich ist im Vortrage ja alles genehmigt, was in dem Schreiben enthalten ist, das also auch mit voller Berechtigung abgehen kann.

Einige mir nützlich erscheinende redaktionelle Änderungen habe ich mir erlaubt, mit Bleistift anzudeuten.

gezeichnet: v. Müller.
6. Oktober 1914, 12 Uhr 30 p. m.

Auf den Vortrag des Schreibens des Kaiserlichen Kommandos vom 25. September haben Seine Majestät der Kaiser Allergnädigst zu befehlen geruht:

1. Die Entwicklung der Kriegslage macht es durchaus erforderlich, daß die Flotte zunächst (möglichst) in ihrem Bestande erhalten bleibt und sich nicht der Möglichkeit aussetzt (in die Lage begibt), daß sie mit überlegenen feindlichen Streitkräften zur Schlacht kommt.

Seine Majestät weist hierbei darauf hin, daß das Vorhandensein der Flotte, bereit zum Schlagen, bisher die Küsten der Nord- und Ostsee frei vom Feinde gehalten und es ermöglicht hat, daß der Handel mit den neutralen Ländern im Bereich der Ostsee wieder aufgenommen werden konnte.

Die Flotte erspart dadurch der Armee den Schutz der Küsten und ermöglicht die Verwendung der dazu notwendigen Truppen im Felde.

Nach einer Schlacht, selbst wenn sie mit Erfolg durchgekämpft wird, wird der Einfluß der Flotte bei der numerischen Übermacht des Feindes zurückgehen und unter dem Druck der feindlichen Flotte die Haltung der Neutralen nachteilig beeinflußt werden.

Seine Majestät befehlen daher, daß die Flotte sich zurückhält und Aktionen vermeidet, die zu größeren Verlusten führen können.

Dies soll aber nicht ausschließen, daß entsprechend dem Allerhöchst erlassenen O-Befehl günstige Gelegenheiten ausgenutzt werden müssen, den Gegner zu schädigen, aber immer mit Rücksicht darauf, daß größere Verluste vermieden werden.

Eine Verwendung der Flotte außerhalb der Deutschen Bucht, die der Feind z. B. durch seine Bewegungen im Skagerrak anstrebt, liegt außerhalb der im O-Befehl erwähnten günstigen Gelegenheiten.

Auch würde es den Absichten Seiner Majestät nicht entsprechen, wenn bei einem Auftreten des Feindes mit stärkeren Kräften in der Deutschen Bucht die Schlacht angenommen würde, da dann, wie das Kaiserliche Kommando auch anführt, eine Schädigung durch U-Boote vor Beginn des Kampfes mit Sicherheit erwartet werden muß.

---

[1]) Die eingeklammerten Worte bedeuten Änderungen von der Hand des Kabinettchefs.

Seine Majestät der Kaiser behalten Allerhöchst sich vor, den Zeitpunkt des Einsetzens der Flotte, der jetzt (nach der allgemeinen politischen Lage) noch nicht gekommen ist, selbst zu bestimmen.

Dagegen befehlen Seine Majestät, daß der Krieg mit Unterseebooten, Torpedobooten und Minen energisch weiter betrieben, aber auch dabei die Erhaltung der U- und Torpedoboote im Auge behalten wird, damit sie in den späteren Stadien des Krieges nach Besetzung der belgisch-französischen Küste nicht fehlen und mit den Torpedobooten am Tage der Entscheidung gerechnet werden kann.

Auch ein Vorgehen der Großen Kreuzer zur Schädigung des Gegners in der Nordsee findet die Billigung Seiner Majestät.

2. Seine Majestät sind von der bisherigen Kriegführung zur See in hohem Maße befriedigt und haben, wie ich bereits dem Hochseechef mündlich mitgeteilt habe, die vollste Anerkennung für den hohen Nutzen, den die Leistungen und die abwartende Haltung der Flotte für die Kriegführung bisher gehabt haben.

Seine Majestät der Kaiser erwarten von dem Geist der Führer und der Besatzungen, daß er durch die abwartende Haltung nicht leidet und daß Seine Majestät auf die Flotte rechnen können, wenn Allerhöchstderselbe den Zeitpunkt zum Einsetzen für gekommen erachte.

3. Die Wiedereröffnung des Weges durch die Belte ist bei der jetzigen politischen Lage nicht möglich. Sie liegt auch noch nicht im militärischen Interesse, denn bei dem geringen Kohlenvorrat unserer leichten Streitkräfte und dem Fehlen einer Operationsbasis im Norden der Belte ist die Verwendung des Skagerraks als Ausfalltor kaum von größerem Nutzen. Dagegen ist durch die Absperrung der Belte seitens Dänemarks und Schwedens eine größere Sicherheit gegen das Eindringen leichter feindlicher Streitkräfte in die Ostsee gegeben. Dies schließt jedoch nicht aus, daß im Notfall abgesprengte Streitkräfte durch den Kleinen Belt zurückkehren, planmäßig darf dies aber nicht vorgesehen werden.

Auch die Benutzung des Kleinen Belts im Notfall wird die jetzt wohlwollende Neutralität Dänemarks nachteilig beeinflussen und (mit Sicherheit) Gegenmaßregeln Englands hervorrufen, die besser vermieden werden (uns größte Schwierigkeiten bereiten würden).

gezeichnet: v. Pohl.

Anlage 5.

Auszug aus dem Kriegstagebuch des Chefs des I. Geschwaders, Vizeadmiral v. Lans, vom 15. September 1914.

Das absichtliche Zurückhalten der englischen Flotte legt den Gedanken nahe, ob es richtig ist, durch Vorstöße Fühlung mit dem Feinde zu suchen, oder ob es richtiger ist, den Feind nur in der Deutschen Bucht zu erwarten in der Voraussetzung, daß er einmal kommen muß.

Falls Vorstöße mit der ganzen Flotte gemacht werden, so ergibt sich die folgende Gegenüberstellung:

Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile einer Freiwasserschlacht mit einer Schlacht in der Deutschen Bucht, besonders bei liegender α- und β-Sperre.

1. Gefahren wiederholter Vorstöße.

a) Es wird wahrscheinlich höchstens ein- bis zweimal gelingen, nach einem Vorstoß ungeschädigt in die Deutsche Bucht zurückzukehren. Sobald der Gegner merkt, daß wir Vorstöße machen, wird er uns sicher durch U-Boote, Torpedo-

boote und Minen schädigen. Daß dies durch U-Boote eintritt, ist schon beim ersten Vorstoß mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen.

b) Es wird so der Fall eintreten, daß Kreuzer und Gros abbröckeln, ehe es überhaupt zur Schlacht kommt. Es kann leicht der Fall eintreten, daß der Gegner überhaupt keine Schlacht zu wagen braucht, weil er uns bei diesen Fahrten sowieso hinreichend schädigt.

c) Abgesehen von dem moralischen Einfluß sind die gebrachten Opfer zwecklos, da es zu einer Schlacht unter solchen Umständen wahrscheinlich gar nicht kommt.

2. Mangel an Kreuzern.

Die Voraussetzung für solche Vorstöße und damit eine Freiwasserschlacht sind zahlreiche Kreuzer, über die wir nicht verfügen. Die Folgen dieser Unterlegenheit an Kreuzern sind:

a) Unsere Kreuzer werden sich in den dauernd um das Gros herum stattfindenden Kreuzergefechten aufreiben.

b) Es ist ausgeschlossen, daß wir mit dem feindlichen Gros Fühlung gewinnen können, um unsere Torpedoboote einzusetzen und um gleiches mit gleichem zu vergelten.

Gerade die vorsichtige Kriegführung des Gegners läßt mit Sicherheit darauf schließen, daß der Gegner sein Gros weit zurückhält, besonders dann, wenn er sieht, daß er uns schädigen kann, ohne sein Gros einzusetzen.

c) Selbst wenn das feindliche Gros sich zur Schlacht stellt, ist die unumgängliche Voraussetzung für eine taktisch günstige Anfangsstellung das Vorhandensein einer starken Aufklärung, die vor der Schlacht Fühlung am Gegner gewinnt und selbst den Gegner am Fühlunghalten am eigenen Gros hindert. Ich halte es daher für unrichtig, gerade eine solche Schlacht zu suchen, wo wegen des Kreuzermangels die Voraussetzung für eine taktisch günstige Anfangsstellung fehlt.

d) Das Fehlen von Kreuzern können Luftschiffe nicht ersetzen, da sie das Fühlungnehmen am eigenen Gros nicht verhindern können. Sie sind auch technisch noch so wenig sicher, daß sie aus Witterungsrücksichten gerade dann versagen, wenn man sie bei einem Vorstoß am meisten gebraucht.

3. Die Wahl von Ort, Zeit, Wind usw. liegt nicht in unserem Ermessen.

a) Da der Gegner uns mit Kreuzern umstellt und wir keine Fühlung an seinem Gros haben, kann er uns zur Schlacht zwingen, wenn es ihm und nicht uns paßt. Er kann sich das Wetter aussuchen (Nebel, diesiges Wetter, Windstellung), die seiner Entwicklung günstig sind. Er wird uns mit seiner ganzen überlegenen Flotte entwickelt überraschen und uns zwingen, uns in seinem Feuer zur Gefechtslinie zu entwickeln.

b) Der freie Seeraum gestattet ihm, seine ganze Überlegenheit zur Geltung zu bringen.

4. Das IV. und V. Geschwader.

a) Das Mitführen des IV. und V. Geschwaders, auf deren Gefechtskraft — so gering sie ist — wir angewiesen sind, ist bei den Vorstößen und einer etwaigen Freiwasserschlacht ein Hindernis.

b) Der geringe Ausbildungszustand nicht nur des einzelnen Schiffes, sondern des ganzen Verbandes, vor allem das Nichteingefahrensein mit der Flotte, sind schwerwiegende Nachteile, die um so mehr in die Erscheinung treten, wenn wir, was sicher zu erwarten ist, die Entwicklung zur Gefechtslinie im feindlichen Feuer unter ungünstigsten Bedingungen ausführen müssen. Solche schwierigen Übergänge werden von den beiden Geschwadern nicht beherrscht. Sie bringen daher Unordnung in die Linie.

c) Die geringe Verbandsgeschwindigkeit setzt uns die Geschwindigkeit der ganzen Flotte erheblich herab.

d) Die geringe Verbandsgeschwindigkeit wird es mit sich bringen, daß in der Schlacht ein Zerreißen der Verbände eintritt, was ein Zusammenwirken in der Schlacht unmöglich macht.

5. Einfluß der Sperre.

a) Eine Sperre im Rücken nützt uns für die Schlacht nichts, weil sie zur Schädigung des Gegners nicht in Erscheinung tritt.

b) Die Sperre kann uns selbst hinderlich sein, wenn wir gezwungen sind, die Schlacht in unmittelbarer Nähe der Sperre anzunehmen. Uns können dann alle Bewegungen (Abstaffeln usw.) unter Umständen unmöglich gemacht sein.

c) Es liegt die Gefahr nahe, daß wir, abgesehen von sonstigen navigatorischen Schwierigkeiten, bei der Rückkehr von einem Vorstoß unsichtiges Wetter haben und neben allen anderen bereits erwähnten Nachteilen eines Vorstoßes auch den noch in Kauf nehmen müssen, daß wir, umgeben von feindlichen Torpedobooten, stoppen müssen oder Gefahr laufen, selbst über die Sperre zu kommen, weil wir die Sperrlücke nicht finden können.

6. Havarierte Schiffe.

Havarierte Schiffe werden wir kaum noch nach Hause bringen, sondern sie werden dem Gegner zum Opfer fallen.

7. Vorteile der Schlacht in der Deutschen Bucht.

1. Eine Aufklärung in dem Sinne einer Freiwasserschlacht ist nicht nötig.
2. Eine Umfassung unserer Flügel ist nicht möglich, da Helgoland und Wangeroog dies verhindern und gleichzeitig unter Umständen eine artilleristische Verstärkung bilden können.
3. Unsere älteren Geschwader können sich wirkungsvoll einsetzen, da ein Zerreißen der Gefechtslinie nicht von so weittragender Bedeutung ist wie in der Freiwasserschlacht.
4. Der Gegner kann starke Streitkräfte schwer entwickeln.
5. Kommt der Gegner innerhalb der Deutschen Bucht, so hat er außer den Verlusten beim Passieren der Sperre den Nachteil der Sperre im Rücken; er muß, wenn er zur Schlacht will, durch die Sperre und unsere U-Boote hindurch und nach der Schlacht wieder über die Sperre zurück.
6. Unsere Deutsche Bucht werden wir von Minen frei halten.
7. Eine Schlacht hinter der Sperre kann man planmäßig vorbereiten und ist nicht zufälligen und plötzlichen Entschließungen ausgesetzt, wie sie bei unvorhergesehener Entwicklung zur Gefechtslinie so ungünstig für das IV. und V. Geschwader in die Erscheinung treten.
8. Das Kampffeld liegt vor unseren Toren, havarierte Schiffe können in die Häfen gelangen.
9. Ist der Tag, wenn der Gegner kommt, uns nicht genehm (Wind, Unsichtigkeit), so liegt wenigstens die Möglichkeit vor, daß der Gegner am Abend so nah bei Helgoland-Insel steht, daß Torpedoboote eine Gelegenheit zum Angriff haben.

Es treten so all die Vorteile ein, auf die wir uns in jahrelanger Friedensarbeit geschult haben. Wir haben die Schlacht hinter der Sperre in langen taktischen Untersuchungen sorgfältig studiert. Sie ist später in den Herbstmanövern wiederholt mit Erfolg zur Darstellung gebracht. Hier werden wir etwas erreichen.

gezeichnet: v. Lans.

Anlage 6.

Brief des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, an den Chef des Marinekabinetts.

Liebe, verehrte Exzellenz! Hamburg, den 2. Oktober 1914.

Ich empfing heute Ihren lieben Brief vom 29. September, für den ich Ihnen sehr dankbar bin. Ich ersehe aus dem Schreiben, daß Sie meinen Brief Exzellenz von Tirpitz mitgeteilt haben und bin selbstredend damit einverstanden, daß Sie die Briefe, die ich an Sie richte, überall dort verwenden, wo Sie glauben, daß sie einiges Interesse erwecken und vielleicht Nutzen stiften können.

Ich hatte einen persönlichen, sehr interessanten Brief von Admiral von Tirpitz und bitte um die Erlaubnis, Ihnen ganz vertraulich von der Antwort[1]) Kenntnis geben zu dürfen, die ich an Herrn von Tirpitz gerichtet habe.

Ich darf Ihrer Erwägung anheimgeben, ob es vielleicht zweckmäßig wäre, von dem Briefe unter Weglassung des zweiten Absatzes auf der ersten Seite Gebrauch zu machen, wenn Sie mit einigen meiner Ausführungen übereinstimmen.

. . . . . .[2])

Mit herzlichen Grüßen bin ich, liebe, verehrte Exzellenz

aufrichtig der Ihrige gezeichnet: Ballin.

Anlage 7.

Brief des Generaldirektors der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin, an Großadmiral v. Tirpitz.

Liebe, verehrte Exzellenz! Hamburg, den 1. Oktober 1914.

Ich bin Ihnen herzlich dankbar für Ihren gütigen Brief vom 27. September, der gestern abend in meine Hände gelangte.

. . . . . .[3])

Mit dem, was Sie in Ihrem freundlichen Schreiben sagen, stimme ich vollkommen überein. Sie können gar nicht schärfer und sorgenvoller diese Dinge ansehen, als ich es tue. Hoffentlich ist die Zeit nicht fern, welche mir die sehr erwünschte Gelegenheit gibt, mich darüber einmal mit Ihnen, meine liebe, hochverehrte Exzellenz, auszusprechen.

Die erfolgreiche Gestaltung des Friedens wird nicht viel weniger schwer sein wie die glückliche Durchführung des Krieges. Diesen Weltkrieg kann man meiner Meinung nach in sechs Monaten mit den gleichen Resultaten beenden, wie man sie nach zwölf Monaten zu erlangen vermag. Ich meine, daß, wenn wir nicht in einigen Monaten die Grundlage für unsere Entschädigungsforderungen geschaffen haben, die Aussichten im weiteren Verlauf der Dinge sich für uns auch nicht viel sicherer gestalten würden.

Was wir anstreben müßten, ist eine Neugruppierung in der Form eines Bündnisses Deutschland-England-Frankreich. Dieses Bündnis wird zu haben sein, sobald wir Frankreich und Belgien zu Boden gerungen haben, und sobald Sie sich entschlossen haben, mit England eine Verständigung über den Flottenbau herbeizuführen.

---

[1]) Siehe Anlage 7.

[2]) Hier folgen vier Zeilen rein persönlicher Mitteilungen.

[3]) Hier folgen sechs Zeilen rein persönlicher Mitteilungen.

Ich weiß, daß dieser Gedanke Ihnen wenig sympathisch ist, aber ohne eine Übereinkunft mit Bezug auf die Flotte werden Sie die Engländer niemals zu einem vernünftigen Friedensschluß bringen können.

Einen vernünftigen Friedensschluß nenne ich ein solches Abkommen, mit welchem Deutschland und England ehrenvoll nach Hause gehen können, und welches weder bei der einen noch bei der anderen Nation einen Haß zurückläßt, der den Boden schon bereitet für den nächsten Krieg.

Die französische Revanche-Idee konnte man 44 Jahre lang wohl ertragen, denn man hatte nur mit einem Haufen nationalistischer Schreier zu tun. Eine englische Revanche-Idee würde dagegen der Zukunft unserer Volkswirtschaft und unseres Anteils am Weltverkehr ganz außerordentlich abträglich sein.

Ich habe schon lange den Eindruck gehabt, daß die Zeit der Über-Dreadnoughts zur Neige geht, und ich habe mal Herrn von Müller gefragt, ob es denn nicht denkbar wäre, daß man ein Flotten-Abkommen in der Form diskutiere, daß lediglich die Summe Geldes festgesetzt wird, welche jede der beiden Regierungen für die Zwecke ihres Kriegsschiffsbaues jährlich ausgeben wolle, und daß es jeder der vertragschließenden Parteien überlassen bliebe, über welchen Typ von Kriegsfahrzeugen sie die vereinbarte Summe verteilen will.

England kämpft in ebenso hohem Maße, wenn nicht in noch höherem, um seine Existenz wie wir. Die Existenz Englands als Weltmacht ist aber abhängig von einer mindestens numerischen Überlegenheit seiner Flotte.

Ich bin überzeugt, daß — immer vorausgesetzt, daß es uns gelingt, Frankreich und Belgien zu Boden zu ringen — Englands Forderungen mit Bezug auf die Überlegenheit im Flottenbau sehr mäßige sein werden, und ich kann von meiner Ansicht nicht loslassen, daß ein faires Abkommen mit Bezug auf den Kriegsschiffs-Ausbau für Deutschland ebenso wichtig ist wie für England.

Der gegenwärtige Zustand stellt eine Schraube ohne Ende dar und erzeugt einen Zündstoff in England, der uns nie zu einer sicheren Verständigung kommen läßt.

Ich weiß, liebe Exzellenz, Sie mögen Churchill nicht! Ich bin auch der Ansicht, daß er ein unzuverlässiger Mann ist, ein Mann, voll von Schwächen, ein Mann, der für den Tageserfolg arbeitet und für den Beifall der Galerie spielt. Sein ganzes Wesen ist mir erst klar geworden, seit man mir von glaubwürdiger Seite gesagt hat, er sei Morphinist. Das halte ich für möglich, ja sogar für wahrscheinlich. Seine jämmerlich blasse Gesichtsfarbe und der schnelle Wechsel seiner Stimmungen lassen darauf schließen. Der Churchill, der morgens zum ersten Frühstück sich einfindet, ist ein ganz anderer als der, den man am Abend trifft. Von einer Idee bleibt der Mann aber besessen, einerlei in welcher Verfassung er sich befindet, und das ist der Wunsch, daß es ihm vergönnt sein möchte, mit Deutschland ein Flotten-Arrangement zu treffen. Sie können ihn billig haben! Sie sollten (ich bitte mir diesen Ratschlag nicht übel zu nehmen) die Gelegenheit nicht verpassen!

Ich habe immer im Leben gefunden, daß man sich nicht nach neuen Göttern sehnen soll, und daß der Nachfolger gewöhnlich unangenehmere Seiten hat als der schon wenig erfreuliche Vorgänger. Sie können nicht wissen, wer nach Churchill kommt. Unter den Männern, die in Frage kommen, sind einige, die ich entschieden für bedenklicher halte.

Und der weitere Verlauf des Krieges? Ich hoffe, liebe, verehrte Exzellenz, daß Sie die Flotte nicht einsetzen werden. Das kürzlich wieder aufgetauchte, mir allerdings nie entschwundene Wort: „the fleet in being" serviert Ihnen alle bezüglichen Erwägungen in einer Nußschale.

Die Flotte ist in meinen Augen nie etwas anderes gewesen und darf nichts anderes sein, wie die unerläßliche Reserve einer gesunden Weltwirtschaft. Und ebensowenig wie ein gewissenhafter Direktor die Reserven seiner Gesellschaft angreifen wird, solange nicht die bitterste Notwendigkeit ihn dazu zwingt, ebenso wenig sollte

man die Flotte in den Krieg hineinziehen, solange nicht der härteste Zwang dafür vorliegt.

Was können Sie in einer offenen Seeschlacht erreichen? Daß unsere Schiffe hochwertiger sind, daß unsere Offiziere und Mannschaften unendlich viel besser sind, glauben nicht nur wir Deutschen, sondern auch sehr sachkundige Engländer. Noch König Eduard hat bei jeder Gelegenheit betont, daß die englischen Kriegsschiff-Besatzungen nicht heranreichen können an Deutschlands Männer. Aber was wollen Sie? Wollen Sie gegen eine große Überzahl kämpfen lassen? Das wäre doch höchst bedenklich und, selbst wenn es glückte, werden ja die Sieger auch als Havaristen nach Hause gehen.

Ich weiß ja nicht, wie Sie und wie Exzellenz v. Müller und Exzellenz v. Pohl über die Sache denken, aber da Sie mich selbst ermuntert haben, meine Ansichten auszusprechen, so werden Sie es auch nicht übel deuten, wenn ich mich etwas vorlaut auf dieses mir fernliegende Gebiet wage. Ich tue es auch aus einem anderen Grunde.

Wir haben uns mit der Vorbereitung des Friedens zu beschäftigen. Glauben Sie, verehrte Exzellenz, daß es eine glückliche Vorbereitung des Friedens wäre, wenn es der deutschen Flotte gelingt, der englischen Flotte eine siegreiche Seeschlacht zu liefern? Das wäre ein irriger Glaube. Meines Erachtens ist das Gegenteil der Fall. Wenn die Engländer ihre Armee vernichtet sehen, wenn sie sehen, daß dieser ekelhaft kleinliche Wirtschaftskrieg, der darauf gerichtet ist, uns das Geld aus der Tasche zu stehlen, ein erfolgloses Unternehmen bleibt, wenn sie merken, daß die Verhältnisse in ihren Kolonien anfangen unsicher zu werden, wenn ihnen endlich der Ekel kommt über den Gedanken, daß sie mit den Slawen und den gelben Kerlen zusammen in einem Bett liegen, dann werden sie gewiß friedensbereit sein, zumal wenn Frankreich und Belgien auch nach dem Frieden verlangen. Wenn sie aber vorher auf maritimem Gebiete eine große Schlappe erlitten haben, dann müssen sie kämpfen bis auf den letzten Mann und auf den letzten Groschen. Das liegt in der Natur der Sache. Das muß selbst der begreifen, der nur für eine Kontinentalpolitik Verständnis hat.

Hat England sein See-Prestige auch nur teilweise eingebüßt, so hat es auch die großen Kontinente verloren, die heute in der Form von Kolonien sich der kleinen Insel unterordnen. Die englische Existenzberechtigung in ihrer gegenwärtigen Form hört auf zu sein, wenn die Suprematie auf dem Meere für England verloren ist.

Könnten wir eine solche Bankerotterklärung Englands erreichen, und es auswischen aus der Reihe der Großmächte, das wäre ein Erfolg so groß und so gewaltig, daß man dafür den letzten Mann und den letzten Groschen zu opfern voll berechtigt ist. Aber ich fürchte, es bleibt ein zu hoch gespanntes Ziel. Man soll nicht nach den Sternen greifen.

England hat immerhin die Zufuhr seiner Lebensmittel aus atlantischen Ländern, während wir bei einem solchen, durch Jahre sich hinziehenden Krieg kaum bestehen können. Aber wir dürften auch hungern dafür, wenn die Lösung der Aufgabe aussichtsvoll ist.

Meiner Überzeugung nach wird man in England, wenn seine Flotte eine Schlappe in offener Schlacht erleidet, in eine geradezu wahnsinnige Wut ausbrechen, welche uns schlechtere Männer ins Kabinett bringt als die, mit denen wir gegenwärtig zu rechnen haben, und welche die Weiber ganz hysterisch machen wird, die heute schon in England in viel höherem Maße als man glaubt, die Politik beeinflussen.

Heute haben wir mit einem Kabinett zu tun, das dumm, aber nicht unfair gehandelt hat. Wieviel einfacher hätte der gute Grey es gehabt, wenn er im letzten Augenblick sich zurückgezogen hätte, um nach vier Wochen wieder sich zum Schiedsrichter von Europa zu machen, wie er es während der Balkan-Kriege mit mehr Glück als Verstand getan hat. Er hätte dann nach dem alten englischen System gehandelt

und hätte die anderen für sich kämpfen lassen. Jetzt muß er wenigstens seine sogenannte Armee einsetzen, die übrigens, wie man mir sagt, ja besser sein soll als man angenommen hatte.

Das gegenwärtige Kabinett ist eingeschworen auf den alten englischen Gedanken von der „balance of power". England ist heute von den drei feindlichen Großmächten die einzige, welche an einer stärkeren Schwächung Deutschlands kein Interesse hat. Wenn der Krieg für uns unglücklich gewesen wäre, hätte England vielleicht zugegeben, daß die Franzosen Elsaß und Lothringen uns wieder abnehmen, und wäre in seiner Kriegsentschädigungsfrage nicht bescheiden gewesen, im übrigen aber hätte man englischerseits — das ist meine Überzeugung — eine Veränderung des politischen Gleichgewichts in Europa nicht geduldet. Man würde nur als eine conditio sine qua non ein Flotten-Agreement durchzusetzen versucht haben. Ich gehe so weit zu glauben, daß England, wenn wir unglücklich gewesen wären und Rußland uns überrannt hätte, sich auf unsere Seite geschlagen haben würde, um das Gleichgewicht nicht etwa zugunsten Rußlands erschüttert zu sehen.

Und eins vergessen Sie, bitte, nicht. Wir müssen unsere Entschädigung suchen in der Annektierung wertvoller überseeischer Gebiete. Wir können uns des ruhigen Genusses der Früchte dieses überseeischen Gebietszuwachses aber nur erfreuen im Frieden mit England. Wir sind überhaupt — immer vorausgesetzt, daß es uns nicht gelingt, England aus der Reihe der Weltmächte auszuwischen — auf die friedliche Zusammenarbeit mit England angewiesen. Denken Sie sich doch nur, was es für unseren Welthandel bedeuten würde, wenn England sich mit seinen Kolonien zu einem Zollverbande zusammenfände und den Schutzzoll auf seine Fahne schriebe!

Heute sind in fast allen englischen Kolonien Deutsche die hervorragendsten Führer des Wirtschaftslebens, und die offene Tür hat uns einen großen Teil des Nationalreichtums gesichert, der bei Kriegsausbruch die glänzende Organisation unserer finanziellen Mobilmachung ermöglichte.

Deshalb halte ich es auch für so sehr verfehlt, daß die öffentliche Meinung durch die deutsche Presse gegen England so wahnsinnig überheizt wird. Ich war in dieser Woche in Berlin und bin erschrocken über die uferlosen Gedanken, denen nicht nur die Berliner, sondern auch hervorragende Männer aus Rheinland und Westfalen sich hingeben. Eine Landung unserer Armee in England sehen sie als selbstverständlich an. Die Wegnahme ihrer besten Kolonien braucht nicht mehr diskutiert zu werden. Daß wir Calais, Boulogne, Ostende und Antwerpen behalten, ist längst beschlossen. Die englische Flotte hat sich in dem Rahmen der Ausdehnung der unsrigen zu bewegen, und die Kriegsentschädigung schwankt zwischen 30 und 40 Milliarden. Daß die englische Flotte sich längst aus dem Kanal zurückgezogen und hinter den Orkney-Inseln versteckt hat, ist ebenso gewiß wie es sicher ist, daß Ägypten zu denjenigen Kolonien gehört, welche wir uns zum Nachtisch servieren lassen.

Das ist — wie gesagt — die Stimmung, welche im deutschen Inlande und besonders in der Reichshauptstadt heute vorherrscht. Es wird gut sein, diese Stimmung langsam zu demobilisieren.

Ich bin weit von den Fragen abgewichen, welche Sie, hochverehrte Exzellenz, an mich gerichtet haben. Sie wünschen zu wissen, wie sich der Krieg nach meiner Ansicht volkswirtschaftlich in seinen Folgen gestalten wird.

Ich möchte diesen ohnehin schon viel zu langen Brief nicht noch mit solchen Betrachtungen für Sie beschweren, sondern werde mir erlauben, Ihnen darüber in einigen Tagen zu schreiben. Sie aber wollen gütigst die Länge dieses Briefes mit dem alten Worte entschuldigen: „Wes das Herz voll ist, geht der Mund über."

Mit den aufrichtigsten Wünschen und Grüßen, bin ich

in treuer Ergebenheit der Ihrige

gezeichnet: Ballin.

Anlage 8.

Brief des Chefs des Marinekabinetts an den Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herrn Ballin.

Großes Hauptquartier, den 7. Oktober 1914.

Lieber Herr Generaldirektor!

Ich danke Ihnen aufrichtigst für die Abschrift Ihres Briefes an Admiral v. Tirpitz.

In diesem Briefe begrüße ich zunächst das vernünftige Maßhalten in dem von uns Anzustrebenden und damit die Zurückweisung der von so vielen ahnungslosen Heißspornen angestrebten Forderung: „England muß auf die Knie gezwungen werden." Diese Heißsporne haben aus dem bisherigen Verlauf des Krieges noch nicht das Geringste gelernt, und das konnte man doch von ihnen zum mindesten verlangen, auch wenn man ihnen die ursprüngliche Unterschätzung der Widerstandskraft Frankreichs und der Tüchtigkeit der englischen Armee verzeiht. Zwar ist die Zahl derer, die sagten: „Wenn die Engländer auf den Kontinent kommen, um so besser, dann werden sie gleich mitvernichtet," nicht mehr so groß, aber die Zahl derer, die sich einbilden, England werde nachgeben, wenn wir erst mit Fliegern über London erscheinen und unsere Riesengeschütze in die Straße von Dover hineinschießen, ist noch immer erheblich. Das sind Leute, die von der Weltmachtbedeutung der englischen Flotte keine Ahnung haben und auch keine Ahnung von dem Denken und Fühlen der Engländer, das Sie in Ihrem Briefe so richtig charakterisieren.

Das politische Ziel, das Sie uns stecken, ist meiner Ansicht nach noch immer sehr optimistisch. Es muß noch vieles gegen England zum Tragen kommen im nahen und fernen Orient, bevor England auf einen Frieden eingeht, wie Sie sich ihn vorstellen, einen Frieden, der uns wirtschaftlich nützliche Kolonien beläßt und einen gesicherten Welthandel, der eine Bedingung für unsere Weltmachtstellung ist. Ein entscheidender Sieg in Frankreich und Rußland sind notwendige Etappen auf dem Wege zu diesem Ziele, aber damit allein wird das Ziel nicht erreicht.

Ich weiß nicht, wie sich Admiral v. Tirpitz zu dem von Ihnen vorgeschlagnen Flottenabkommen stellen wird, aber er hat schon einmal — bei Gelegenheit der Haldane-Verhandlungen — zugegeben, daß ein grundsätzlich geregeltes Verhältnis zu England, damals die Zusicherung der Neutralität, eine Revision des Flottengesetzes, gestatten würde. Nun, jetzt ist eine Revision auch schon aus den militärischen Erfahrungen dieses Krieges heraus gegeben, um so leichter würde eine politische Revision sein, wenn wir wirklich zu einem politisch gesicherten Verhältnis zu England, zu einer ausgesprochenen Interessengemeinschaft kommen würden. Aber erscheint Ihnen eine solche möglich? Im deutschen Volke ist ein geradezu unheilbarer Zorn gegen das von gemeinster Selbstsucht beherrschte England entbrannt. Ist es da denkbar, daß das deutsche Volk gewillt sein wird, mit dem verlogenen England zusammenzugehen, von dem es jeden Augenblick einen Verrat erwarten kann, wenn dieser England Vorteile bringt? Und das deutsche Volk wird mitreden bei solchen Entschließungen in demselben Maße, in welchem die ungeheuren Opfer wachsen, die es in diesem Kriege bringt. Darum soll sich die Regierung keinen Illusionen hingeben. Auf jeden Fall muß von uns eine Neugruppierung der europäischen Mächte angestrebt werden, vielleicht besser ohne als mit England, dessen Brutalität als Seemacht selbst seinen jetzigen Verbündeten klar geworden sein wird. Aber wie es auch kommt, das jetzige Schimpfen auf England und die Aufteilung der englischen Kolonien in unseren Presseerörterungen ist einfach dumm. Soviel ich weiß, wird auch von unserer Regierung in dieser Beziehung auf die Presse eingewirkt.

Ihre Ansicht über das Einsetzen unserer Flotte teile ich vollkommen. Es wäre ein großer militärischer und politischer Fehler, eine Schlacht zu suchen, nur um mit

der Flotte als Kampfinstrument in die Erscheinung zu treten. Diese Auffassung besteht auch bei allen älteren Seeoffizieren.

Ihre Tätigkeit im Interesse der Ausnutzung des Auslandsmarktes für uns während des Krieges findet ungeteilte Anerkennung. Das muß Sie erfreuen, auch wenn es Ihnen genügt, selbst das Bewußtsein einer hochbedeutsamen Leistung in diesem Kriege zu haben.

Mit den besten Wünschen Ihr aufrichtigst ergebener gezeichnet: v. Müller.

Anlage 9.

Brief des Herrn Ballin an Admiral v. Müller.

Liebe, verehrte Exzellenz! Hamburg, 12. Oktober 1914.

Ich danke Ihnen vielmals für Ihren Brief vom 7. d. M., den ich gestern erhielt. Mich freut es ganz besonders, daß auch Sie als Fachmann der Ansicht sind, daß wir unsere Hochseeflotte nicht einsetzen dürfen, solange wir es vermeiden können. Es wäre das nicht nur eine Vergeudung eines großen Stückes des Nationalvermögens, sondern (wie ich in meinem Briefe an Exzellenz v. Tirpitz auszuführen versuchte) im Falle eines Sieges über die englische Flotte für England der Zwang, den Krieg bis zum äußersten fortzuführen.

In den Friedensverhandlungen sollte man Exzellenz v. Tirpitz einen breiten Raum einräumen, das liegt im Interesse des Kaisers, und ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie das Seiner Majestät in meinem Namen sagen wollten.

Man schimpft heute schon im ganzen Deutschen Reich darüber, daß man angeblich niemanden hat, der den Frieden so schön gestalten kann, wie man ihn sich denkt.

Sie wissen aber, welchen Kredit Tirpitz genießt im Reichstage und überhaupt im deutschen Volk. Ein Friedensabkommen, das er hervorragend mit verhandelt und mit seinem Namen deckt, wird, selbst wenn es — wie vorauszusehen — weit zurückbleibt hinter den Erwartungen, doch die Billigung des Volkes finden. Tirpitz kann gar nicht genug jetzt in den Vordergrund gebracht werden, das heischt das Interesse des Kaisers.

Natürlich wirkt er wie das rote Tuch auf ein bekanntes Tier, sobald man mit England verhandelt, das macht aber nichts. Ich glaube (nach einem Briefe von ihm), er ist jetzt bona fide für ein Flotten-Agreement. In der Anlage füge ich ein kurzes Memorandum bei, das ich Herrn v. Tirpitz auf seinen Wunsch schrieb, über die wirtschaftliche Entwicklung der Dinge. Antwerpens Fall hat hier große Begeisterung erweckt, man brauchte wieder eine erfreuliche Unterbrechung der peinlichen Wartezeit. Auf Wunsch des Reichs-Marine-Amts sende ich heute meine Direktoren Dr. Hopff und Huldermann nach Antwerpen, um dort bei den Dispositionen über die vorhandenen Schiffe zu helfen. Gleichzeitig benutze ich die Gelegenheit, unsere jetzt meistens in belgischen und englischen Händen vereinten Agenturen in Antwerpen in einer eigenen Niederlassung der Hapag zu konzentrieren. Es würde mich freuen, wenn die deutsche Marinebehörde in Antwerpen und die Herren in Brüssel darauf hingewiesen würden, daß diese beiden sehr intelligenten Direktoren der Hapag in Antwerpen sich vorläufig aufhalten und mit Freuden ihre Mitwirkung für jede im vaterländischen Interesse liegende bezügliche Unternehmung zur Verfügung stellen.

. . . . . .[1])

Wir haben schon glücklich drei Ladungen Lebensmittel aus Amerika hereingebracht und in Schweden und Dänemark durch unsere großen Aufkäufe für das

[1]) Hier folgen sieben Zeilen rein persönlicher Ausführungen.

Reich ebenso wie in Holland die Stimmung zugunsten Deutschlands günstig beeinflußt. Die Organisation ist jetzt auf die Beine gestellt; man hat merkwürdigerweise sich in Friedenszeiten so gut wie gar nicht darauf vorbereitet, daß auch die Zivilbevölkerung versorgt werden muß. Ein unendliches Glück ist es, daß der Krieg im August und nicht etwa im März begann. Die Zeit vom März bis Ende Juli ist mit Bezug auf die Nahrungssorge in Deutschland die kritische.

Hoffentlich rückt bald die Zeit für einen erfreulichen Frieden heran. Der Tag, an dem wir Ostende, Boulogne und Calais haben, ist für England der psychologische Moment.

Mit den allerherzlichsten Grüßen bin ich, lieber Herr v. Müller, wie stets

der Ihrige. gezeichnet: Ballin.

Anlage 10.

Bericht des stellvertretenden Chefs des Admiralstabes an den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier über die Frage des U-Bootseinsatzes im Kanal.

Berlin, den 5. Oktober 1914.

1. Laut Agentennachricht aus New York sollte am 2. Oktober ein kanadischer Truppentransport von Quebec abgehen. Der Transport soll 31 000 Mann, also etwa 30 Schiffe, stark sein und angeblich nach Boulogne gehen. Unter Zugrundelegung einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 sm kann der Transport etwa am 12. Oktober vor Boulogne ankommen.

Gelegentlich der früheren englischen Truppentransporte wurde die Dover-Straße durch Kleine Kreuzer, Zerstörer und U-Boote stark bewacht. Von der Dover-Straße östlich vorgeschoben standen Zerstörer und Kreuzer. Das Gros wurde zur Sicherung der Transporte nicht nach Süden gezogen, wohl aber scheinen hierzu im Kanal die Linienschiffsgeschwader der III. Flotte verwendet worden zu sein.

Die Transportflotte würde ein gutes Angriffsobjekt für U-Boote bilden.

Falls die U-Boote wegen der starken Bewachung der Dover-Straße nicht in den Kanal eindringen können, würden sie die östlich der Dover-Straße stehenden Kreuzer angreifen können. Auch Torpedobootsangriffe würden bei günstiger Witterung gegen diese Streitkräfte in Frage kommen. Sie würden sich bis auf den letzten Teil des Rückmarsches während der Dunkelheit durchführen lassen, wenn sie von der Ems aus angesetzt werden.

Allerdings ist es fraglich, ob die Engländer noch weiterhin die früher übliche Kanalbewachung aufrechterhalten werden.

Am 3. Oktober hat die Admiralität bekannt gegeben, daß sie eventuell das Gebiet zwischen 51° 15′N und 51° 40′N, 1° 35′O und 3°O durch Minen sperren werde. Vielleicht sollen die Minen die früher nach Osten vorgeschobenen Streitkräfte ersetzen, da diese nach den Erfahrungen mit „U 9" U-Bootsangriffen ausgesetzt sind. Ob die Sperrung tatsächlich durchgeführt werden wird oder ob die Bekanntmachung nur den Zweck verfolgt, uns vom Vorschicken unserer U-Boote nach der Dover-Straße abzuschrecken, entzieht sich der Beurteilung. Für letztere Absicht kann die sehr genaue Angabe des gefährlichen Gebietes sprechen. Erkundigungen in der Frage sind eingeleitet. Auch wenn die Minensperren liegen sollten, wird doch die Gefährdung der U-Boote durch sie nicht für so groß gehalten, daß wir von einem Angriffsversuch mit U-Booten gegen die Truppentransporte Abstand nehmen müßten.

Einen Anhalt dafür, ob die Sperren liegen, wird die Luftaufklärung geben

können. Aus ihrem Ergebnis über die Stellung der englischen Seestreitkräfte würde sich schließen lassen, ob und wo die Minensperren liegen.

Diese Luftaufklärung würde auch für das Ansetzen von Torpedobootsunternehmungen wichtig sein.

2. Für die Durchführung der Unternehmung würde es von Wert sein, möglichst viele U-Boote anzusetzen. Da die U-Boote erfahrungsgemäß nach jeder größeren Unternehmung längere Zeit zur Ausführung von Instandsetzungsarbeiten gebrauchen, fragt es sich, ob bis zur Durchführung der Unternehmung andere U-Bootsunternehmungen nicht möglichst einzuschränken sind.

3. Es wird gehorsamst vorgeschlagen, diese Erwägungen dem Hochseechef zugänglich zu machen.

In Vertretung
gezeichnet: Behncke.

An den Chef des Admiralstabes im Großen Hauptquartier.

Der stellvertretende Chef des Admiralstabes der Marine. Berlin, den 6. Oktober 1914.

Telegramm.

Gegen Vorstoß Unterseeboote nach Kanal bei weiterer Überlegung Bedenken aufgetreten, da England möglicherweise doch Unterseebootsminen besitzt und mit ihnen vielleicht südliche Nordsee gesperrt hat. In Vorlage vom 5. Oktober war dies nicht berücksichtigt. Am 5. Oktober Dampfer von Dover nach Zeebrügge auf Mine gelaufen. Ort unbekannt. Erkundungen im Gange.

In Vertretung
gezeichnet: Behncke.

Anlage 11.

Stellungnahme des Führers der U-Boote zur Sperrung des Kanaleinganges durch englische Minen.

Schillig-Rede, den 8. Oktober 1914.

Nach den eingegangenen Nachrichten muß mit der Tatsache gerechnet werden, daß England tatsächlich in dem von ihm bekanntgegebenen Gebiet des Kanals Minen gelegt hat. Es hat also eine große internationale Verkehrsstraße und ein großes offenes Seegebiet dadurch unbefahrbar gemacht.

Soweit dies hier zu übersehen ist, stellt das englische Vorgehen einen Verstoß gegen das Seekriegsrecht dar, wenn dieser Fall auch in dem Abkommen A VIII der II. Haager Friedenskonferenz nicht ausdrücklich vorgesehen ist.

Die Folge ist, daß die an sich schon besonders schwierigen U-Bootsunternehmungen gegen den Englischen Kanal noch weiter außerordentlich erschwert werden. Da die englische Maßnahme sich voraussichtlich in erster Linie gegen unsere U-Boote richten soll, wird die Tiefenlage der Minen dementsprechend bemessen sein. Die Forderung, das ganze minenverdächtige Gebiet nur bei Hochwasser zu passieren, würde das Vorwärtskommen der U-Boote sehr verzögern und sie zwingen, andere nicht weniger wichtige Gesichtspunkte dafür zu vernachlässigen. Auch braucht England nur in der Nähe der Minenfelder Fahrzeuge zu stationieren, welche die U-Boote zum Tauchen zwingen und sie so in Berührung mit den Minen bringen. Daß die englischen Krängungsminen auch dann zur Detonation kommen, wenn ein getauchtes U-Boot gegen das Ankertau fährt, ist durch unsere Versuche des letzten Sommers nachgewiesen worden.

Man wird somit bei U-Bootsunternehmungen gegen den Kanal in Zukunft mit großer Wahrscheinlichkeit mit Bootsverlusten durch Minen rechnen müssen.

Ich beantrage gehorsamst, der englischen Regierung und der Öffentlichkeit folgendes mitteilen zu lassen:

„Wenn die völkerrechtswidrige Sperrung des Kanals nicht in bestimmter Zeit rückgängig gemacht wird, wird deutscherseits als Vergeltungsmaßregel der Handelskrieg mit U-Booten an allen englischen Küsten eröffnet."

Wir werden dann entweder erreichen, daß der Kanal wieder frei wird, oder wir werden im Handelskrieg einen vollwertigen Ersatz für die bisherigen Kanalunternehmungen erhalten.

Das beantragte Vorgehen hat weiterhin folgende Vorteile:

1. England wird darauf hingewiesen, daß auch wir in der Lage sind, gegen seine fortgesetzten Verletzungen des Seekriegsrechts Vergeltung zu üben.
2. Die durch das englische Vorgehen geschädigten neutralen Mächte, in erster Linie Holland, werden bei geeigneter Abfassung der Veröffentlichung das deutsche Verhalten als Vertretung ihrer eigenen Interessen betrachten müssen. Unsere Sympathien in den genannten Ländern können so nur gewinnen. Besonders werden aber die nachteiligen Folgen abgeschwächt, falls bei dem beabsichtigten Handelskrieg auch ein Fahrzeug ihrer Nationalität vernichtet werden sollte.

gezeichnet: Bauer.

An das Kaiserliche Kommando der Hochseestreitkräfte.

Anlage 12.

Die britische Admiralität über die deutsche Politik des Minenlegens.

(Deutscher Reichsanzeiger und Königlich Preußischer Staatsanzeiger Nr. 234, Montag, den 5. Oktober 1914, abends.)

Großbritannien und Irland

Die britische Admiralität teilt mit, daß die deutsche Politik des Minenlegens in Verbindung mit der Tätigkeit von Unterseebooten es notwendig mache, aus militärischen Gründen Gegenmaßregeln zu ergreifen. Deshalb habe die Regierung die Genehmigung zum Minenlegen in gewissen Gebieten erteilt. Ein System von Minenfeldern sei ausgelegt worden und werde in großem Maßstabe entwickelt. Um die Gefahr für Nichtkämpfer zu verringern, teilt die Admiralität mit, daß es von jetzt an für Schiffe gefährlich sei, das Gebiet zwischen 51 Grad 15 Minuten und 51 Grad 40 Minuten nördlicher Breite und zwischen 1 Grad 35 Minuten und 3 Grad östlicher Länge zu durchfahren. Im Zusammenhang hiermit müsse daran erinnert werden, daß die südliche Grenze der deutschen Minenfelder auf 52 Grad nördlicher Breite liege. Obgleich die Grenzen des gefährlichen Gebiets hierdurch bestimmt seien, dürfe doch nicht angenommen werden, daß die Schiffahrt in irgendeinem Teile der Gewässer südlich oder nördlich davon ungefährlich sei. An H. M. Schiffe sei Befehl ergangen, ostwärts segelnde Schiffe vor neu ausgelegten Minenfeldern zu warnen.

Zu dieser Bekanntmachung erfährt das „W. T. B." an zuständiger Stelle folgendes:

Die Behauptung der englischen Admiralität, die deutschen Minenfelder gingen bis zum 52. Grad Nordbreite, ist frei erfunden. Deutsche Minen liegen nur an der englischen Küste. Das oben angekündigte Verfahren Englands, die internationalen Gewässer der südlichen Nordsee durch Minen zu verseuchen, ist ein offenbarer Bruch des Völkerrechts. Übrigens wird nicht Deutschland dadurch geschädigt werden, sondern die neutralen Staaten, in erster Linie Holland.

Anlage 13.

Die von der deutschen Regierung den neutralen Mächten unter dem 7. November 1914 zugestellte Erwiderung auf den Protest der britischen Regierung gegen das Legen deutscher Minen in der Nordsee.

(Norddeutsche Allgemeine Zeitung Nr. 283, Erste Ausgabe vom 15. November 1914.)

Der deutschen Regierung ist bekannt geworden, daß die britische Regierung unter dem 20. September d. J. an die neutralen Mächte eine Note gerichtet hat, worin sie gegen die Legung deutscher Minen Verwahrung einlegt. In dem Proteste wird behauptet, daß die Minen in völkerrechtswidriger Weise und an unzulässigen Stellen gelegt, daß sie nicht hinreichend verankert und überwacht und den Neutralen nicht vorschriftsmäßig angezeigt seien. Es wird ferner hingewiesen auf die entgegenstehenden Erklärungen des ersten deutschen Bevollmächtigten auf der Zweiten Haager Friedenskonferenz und auf die willkürliche Schädigung des neutralen Handels, die das deutsche Vorgehen auf dem freien Meere in sich schließen soll.

Auf diesen Protest hat die deutsche Regierung nachstehendes zu erwidern.

I.

Bei der Verurteilung des angeblichen deutschen Vorgehens stützt sich die britische Regierung auf das achte Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 über die Legung von unterseeischen selbsttätigen Kontaktminen. Dabei übersieht sie, daß nach Artikel 7 dieses Abkommens seine Bestimmungen zwischen den Vertragsmächten nur Anwendung finden, wenn die Kriegführenden sämtlich Vertragsparteien sind. Nun hat aber das mit England verbündete Rußland das Abkommen nicht ratifiziert; es ist also völkerrechtlich in dem gegenwärtigen Kriege für keinen Beteiligten bindend.

Dennoch hat sich die deutsche Regierung an seine Bestimmung, abgesehen von dem Artikel 2, den sowohl Deutschland wie Frankreich ausdrücklich vorbehalten haben, freiwillig gebunden. Die Behauptung der britischen Regierung, daß diese Bestimmungen deutscherseits verletzt worden seien, wird auf das entschiedenste bestritten.

II.

1. Ein völkerrechtswidriges Verfahren findet die britische Regierung zunächst darin, daß die deutschen Minen offenbar durch Fischerboote, vielleicht sogar unter neutraler Flagge gelegt worden seien, die sich anscheinend dem friedlichen Fischereigewerbe hingegeben hätten. Diese Behauptung ist unzutreffend und völlig aus der Luft gegriffen; die deutschen Minen sind ausschließlich von deutschen Kriegsschiffen gelegt worden.

2. Die britische Regierung beschwert sich darüber, daß deutsche Minen bis auf fünfzig Meilen von der englischen Küste und nicht nur auf britischen, sondern auch auf neutralen Zufahrtsstraßen gelegt worden seien. Wie weit von der Küste und den Häfen des Gegners Minen verankert werden dürfen, ist in dem Abkommen nicht bestimmt, auch nicht durch eine völkerrechtliche Übung festgelegt; im übrigen ist die englische Angabe über die Entfernung der deutschen Minen von der bedrohten Küste weit übertrieben, vielmehr sind die Minen so nahe gelegt worden, wie es die Gestaltung des Ankergrundes und die Verhältnisse der Küste gestatteten. Unwahr ist die Behauptung über die Sperrung neutraler Zufahrtsstraßen, keine deutsche Mine ist auf der Zufahrtsstraße von der hohen See zu einem neutralen Hafen gelegt worden.

3. Der britische Protest behauptet ferner, in zahlreichen Fällen seien deutsche Minen treibend gefunden worden, ohne ihre Sprengwirkung verloren zu haben.

Deutscherseits sind die Minen mit aller möglichen Sorgfalt verankert worden. Sollten einzelne infolge der Strömung ins Treiben gekommen sein, so sind die Fälle jedenfalls weit weniger zahlreich als die bei englischerseits gelegten Minen, die an der belgischen und niederländischen Küste angetrieben sind und dort durch ihre unverminderte Sprengwirkung Schaden getan haben.

4. Die Pflicht, die Minen zu überwachen, deren Verletzung britischerseits gerügt wird, kann naturgemäß einer kriegführenden Partei nur so lange obliegen, als sie den Teil des Kriegsschauplatzes beherrscht, auf dem sie in völkerrechtlich zulässiger Weise Minen gelegt hat. Diese Pflicht wird also in der Regel nur für defensive Minen, nicht aber für offensive Minen gegeben sein. Für letztere fällt, wenn der Kriegführende sie sachgemäß gelegt und ihre Legung angezeigt hat, jede weitere Verantwortung hinweg.

In dem britischen Proteste wird der deutschen Regierung vorgeworfen, daß sie niemals irgendeine Bekanntmachung über den Ort der Minenlegung erlassen habe. Diese Behauptung widerstreitet den Tatsachen. Schon am 7. August 1914 hat die deutsche Regierung allen neutralen Mächten die Mitteilung zugehen lassen, daß die Zufahrtsstraßen zu den englischen Häfen deutscherseits durch Minen gesperrt werden würden. Die neutrale Schiffahrt war daher über die Tatsache der Minenlegung und über die Orte, an denen sie deutsche Minen zu erwarten hatte, aufgeklärt. Wenn die deutsche Regierung nicht die genaue Lage der einzelnen Minen angegeben hat, so erklärt sich dies aus den Umständen, unter denen die Minenlegung erfolgen mußte.

III.

Der Aufwand an starken Worten und sittlicher Entrüstung, womit der britische Protest die deutsche Regierung vor den neutralen Mächten denunziert, ist hiernach durch das deutsche Vorgehen in keiner Weise gerechtfertigt. Dieser Protest ist offenbar nur ein Mittel, um die englischerseits beliebten schweren Verletzungen der in der Londoner Seekriegsrechtserklärung niedergelegten Regeln des geltenden Völkerrechtes zu verdecken und die inzwischen erfolgte völkerrechtswidrige Schließung der Nordsee, die in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung der Blockade neutraler Küsten gleichkommt, in der öffentlichen Meinung vorzubereiten. Angesichts dieser Tatsachen berührt es doppelt eigentümlich, wenn sich die britische Regierung als Vorkämpferin des „feststehenden und allgemein angenommenen Grundsatzes der Freiheit der Meere für den friedlichen Handel" aufwirft; ein friedlicher Handel ist augenscheinlich für das im Kriege befindliche England nur derjenige neutrale Handel, der Waren nach England bringt, nicht aber derjenige, der Waren seinen Gegnern zuführt oder möglicherweise zuführen könnte.

Die deutsche Regierung ist überzeugt, daß die andauernde Vergewaltigung des neutralen Handels durch England den britischen Protest überall in dem richtigen Licht erscheinen lassen wird. Sie ist sich bewußt, ihrerseits bei den durch die militärische Notwendigkeit gebotenen Maßnahmen die Gefährdung oder Schädigung neutraler Schiffahrt in möglichst engen Grenzen gehalten und sich dabei streng nach den Regeln gerichtet zu haben, die bisher zwischen zivilisierten Völkern für die Seekriegführung galten. Dagegen rechtfertigt sich die Beeinträchtigung der neutralen Lebensinteressen von englischer Seite durch keinerlei militärische Notwendigkeit, da sie mit den kriegerischen Maßnahmen nicht im Zusammenhange steht und lediglich die Volkswirtschaft des Feindes durch Lahmlegung des legitimen neutralen Handels treffen will. Diese grundsätzliche Mißachtung der von ihr angerufenen Meeresfreiheit nimmt der britischen Regierung jedes Recht, in der Frage der die Neutralen ungleich weniger schädigenden Minenlegung als Anwalt dieser Freiheit aufzutreten.

Berlin, den 7. November 1914.

Anlage 14.

Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Berlin"

nebst Anlage 1 und 2.

Berlin, den 11. September 1914.

I. Nachrichten vom Feinde. (Nach neuesten Nachrichten von der Flotte zu vervollständigen.)

1. Das englische Gros hat sich bisher in der Regel im Seegebiet der nördlichen Nordsee zwischen Norwegen und etwa den Orkneys aufgehalten. In der mittleren Nordsee haben zeitweise Kreuzergruppen gestanden.
2. Es ist damit zu rechnen, daß Absperrlinie Shetlands—Norwegen aus Kreuzern der „Edgar"-Klasse und eingestellten Handelsdampfern ausliegt.
3. Möglicherweise liegt noch eine Absperrlinie aus modernen Schiffen Stavanger—Peterhead, ob in ganzer Ausdehnung, ist nicht sicher. Bei Stavanger wiederholt Streitkräfte gesichtet.
4. Die Färöer sind von englischen Kriegsschiffen nach vereinzelter Nachricht angelaufen worden.
5. Bei Island ist ein altes französisches Kriegsschiff gesichtet worden.
6. Die Irische See soll von englischen Verbänden gelegentlich zur Ruhe und zum Kohlen angelaufen werden.
7. Ardrossan im Firth of Clyde ist im Frieden U-Bootsstation (3 Boote der A-Klasse, 1 alter Zerstörer, Depotschiff „Pactolus").
8. Zwischen Ouessant und Lizard liegt Absperrlinie aus Kreuzern der „Talbot"-Klasse.
9. Dampferweg Amerika—England wird durch englische Seestreitkräfte bewacht. Die Linien von Amerika und Kanada nach Irischer See gehen jetzt anscheinend sämtlich durch den St. Georgs-Kanal.

II. Aufgabe.

1. Die Zufahrtsstraße nach Glasgow ist südlich der Cumbrae-Inseln etwa zwischen Garroch Head und Fairland Head mit Minen zu verseuchen. Ist dies nicht in ganzer Ausdehnung möglich, so soll versucht werden, das Hauptfahrwasser in oder südlich der Linie Garroch Head—Cumbrae-Leuchtturm zu verseuchen. Ist ein Verseuchen südlich der Cumbrae-Inseln nicht möglich, so soll versucht werden, das Hauptfahrwasser zum Firth of Clyde etwa zwischen Pladda und Turnberry Pt. zu verseuchen. Tiefenstellung 2 m unter Spring-Niedrigwasser.
2. Nach Erledigung der Aufgabe zu 1 bzw., wenn deren Ausführung nicht gelingt, sollen Sie einen Vorstoß gegen die Seefischerei bei Island und gegen den Handelsverkehr auf der Linie England—Archangelsk unternehmen. Der Kreuzerkrieg ist gemäß Prisenordnung zu führen.
   Anhaltspunkte enthält die Anlage 1.
3. Nach Erledigung der Aufgaben zu 1 und 2 sollen Sie unter Ausnutzung günstiger Wetterverhältnisse versuchen heimzukehren.
   Gelingt dies nicht, so sollen Sie in einem geeigneten neutralen, wenn möglich norwegischen, schwedischen oder dänischen Hafen auflegen, der möglichst Eisenbahnverbindung hat.
4. Werden Sie im nördlichen Atlantischen Ozean gezwungen, nach Süden aus-

zuweichen, so müssen Sie versuchen, zum Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean überzugehen.

Der Kreuzerkrieg ist gemäß Prisenordnung und Auslands-O-Befehlen zu führen.

Anhaltspunkte enthält die Anlage 1.

III. Besonderes.

1. Es sind 200 Minen an Bord zu nehmen. Übernahme der Minen nach Anweisung des Hochseechefs in Cuxhaven oder Wilhelmshaven.
2. Festsetzung des Zeitpunkts für die Unternehmung und das Herausbringen des Hilfskreuzers erfolgt durch Hochseechef.

IV. Anhaltspunkte für die Durchführung des Minenunternehmens.

Siehe Anlage 2.

V. Der Kommandant des Hilfskreuzers ist persönlich dafür verantwortlich, daß dieser Befehl mit seinen Anlagen nicht in die Hände des Feindes fällt.

Der Chef des Admiralstabes der Marine.

Anlage 1 zum Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Berlin".

A. Zu II 2 der „Aufgabe".

1. Die Seefischerei bei Island wird im September und Oktober an der Südküste der Insel betrieben. Nach zuverlässigen Nachrichten waren im August die englischen und französischen Fischer in voller Tätigkeit, während die noch vorhandenen deutschen Fischerfahrzeuge von englischen Kriegsschiffen versenkt waren.
2. Auf dem Handelswege von England nach Archangelsk werden seit Beginn des Krieges in erheblichen Mengen Holz und Lebensmittel (Eier, Butter) nach England und von hier Kohlen nach Rußland befördert.

   Rußland leidet Not an Kohlen.

   Gegen Ende Oktober hört die Schiffahrt auf dieser Linie auf.
3. Am 15. September sollen drei Schiffe der russischen freiwilligen Flotte Genua verlassen. Sie sollen etwa 4000 Russen (Reservisten?) nach Archangelsk bringen.

   Diese Schiffe sind:

„Woronesch"	10 700 t	13 sm
„Mogiloff"	8 800 t	11 sm
„Jekaterinoslaw"	6 500 t	11 sm

   Sie sind nicht armiert und besitzen keine F. T.

Bemerkung: Weitere Punkte der Anlage 1 beziehen sich auf den Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean und sind hier fortgelassen worden, da dieser Teil des Planes nicht zur Ausführung kam.

Anlage 2 zum Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Berlin".

Ohne die selbständigen Entschlüsse des Kommandanten einschränken zu wollen, werden nachstehend einige Anhaltspunkte für die Durchführung des Unternehmens gegeben.

Anhaltspunkte für die Durchführung der Minenaufgabe.

I. Zeit und Witterung.

Günstigste Zeit liegt um Neumond herum (nächster Neumond 19. 9.). In die Zeit des nächsten Neumondes fällt außerdem die Ankunft einer Reihe von Dampfern, die aus Kanada kommen und nach Liverpool gehen. Einigen derselben ist „Berlin" ähnlich gemacht, so daß bei Ausführung der Unternehmung innerhalb der nachstehend angegebenen Zeiten eine Täuschung möglich erscheint. Es werden erwartet:

„Manitoba", „Calgarian" (der „Berlin" ähnlich)	16. 9.
„Laurentic"	19. 9.
„Virginia"	24. 9.
„Teutonic"	25. 9.
„Grampian"	30. 9.

Günstigstes Wetter ist schlechtes Wetter, vor allem Seegang, da Dampfer durchhalten kann, während die leichten feindlichen Streitkräfte und die in der nördlichen Vorpostenlinie stehenden alten Kreuzer an Geschwindigkeit erheblich verlieren.

II. Marsch bis zum Operationsgebiet und nach Durchführung der Verseuchung.

1. Durch die Nordsee.

Die Linie Süd-Norwegen—Schottland möglichst bei Dunkelheit passieren, falls nicht ganz unsichtiges Wetter herrscht. Falls sie besetzt ist, werden in ihr schnelle und moderne Streitkräfte stehen. Wird „Berlin" von diesen gesichtet, so kann sie entweder leicht abgefangen oder die nördliche Vorpostenlinie kann rechtzeitig benachrichtigt werden und dann „Berlin" abfangen. Bricht dagegen „Berlin", vorher ungesehen, durch die nördliche Vorpostenlinie, so sind die Aussichten wegen der geringen Geschwindigkeit der dort stehenden englischen Seestreitkräfte und des überraschenden Durchbruchs nicht schlecht. Bei Passieren der Linie Schottland—Süd-Norwegen beachten, daß an südnorwegischer Küste, namentlich bei Stavanger, häufig englische Streitkräfte gesichtet sind. Nach Passieren dieser Linie ist Halten der norwegischen Seite unter Umständen zweckmäßig, da Schiff, wenn es gejagt werden sollte und sich Verfolgung nicht mehr entziehen kann, norwegische Hoheitsgewässer einlaufen kann.

Linie Süd-Norwegen—Schottland bis Linie Shetlands—Norwegen etwa 170 sm = etwa 10 Std./18 sm. Wird erstere Linie gegen 9 Uhr Nm. passiert, so kann letztere gegen 7 Uhr Vm. erreicht werden. Diese Zeit ist nicht ungünstig, da in den Morgenstunden der jetzigen Jahreszeit Nebel dort nicht selten sind. Auch pflegt die Bereitschaft des Personals an Bord der Schiffe in den Morgenstunden geringer zu sein als sonst.

2. Durch den Atlantik bis zum Operationsgebiet.

Nach Durchbrechen der nördlichen Vorpostenlinie zunächst Nordkurs weiter behalten, dann zwischen Färöer und Island (Enge = etwa 180 sm breit) hindurchlaufen und in genügend weitem Abstand von den Hebriden die Enge Inishtrahull—Rhynns of Islay ansteuern. Von hier bis Enge Rathlin Island—Mull of Cantyre, 33 sm. Von letzterer Enge bis zum Verseuchgebiet 55 sm. Enge Rathlin Island—Mull of Cantyre muß möglichst bei Dunkelheit passiert werden. Auch die erstere Enge sollte möglichst in der Dämmerung oder Dunkelheit genommen werden. Dies

ist möglich, wenn die Enge Inishtrahull—Rhynns of Islay etwa um 7 Uhr 30 abends passiert wird. Dann kann die Enge Rathlin Island—Mull of Cantyre etwa um 9 Uhr 30 abends passiert und das Verseuchgebiet vor Glasgow zwischen 12 und 1 Uhr nachts erreicht werden. Rechnet man auf das Verseuchen etwa 1 bis 1½ Stunden, so kann die Enge Rathlin Island—Mull of Cantyre auf dem Rückwege noch in der Morgendämmerung erreicht sein.

Beim Einsteuern in den Firth of Clyde muß Kurs in möglichst großem Abstand vom Lamlash und Ardrossan gewählt werden. (U-Bootsstation.)

Das Verseuchen geschieht am zweckmäßigsten, wenn Fairland Hd. angesteuert und dann mit dem Verseuchen auf Kurs nach Garroch Hd. sofort begonnen wird. Wenn möglich, muß das Verseuchen nicht auf geraden Kursen, sondern möglichst unregelmäßig erfolgen, da hierdurch das Wegräumen erschwert und die Unsicherheit erhöht wird. Eventuell ist es möglich, auf Gegenkurs noch eine zweite Minenreihe zu legen. Sind noch Minen vorhanden und gestatten es die Zeit und die übrigen Umstände, so kann auf dem Rückwege auch noch das Verseuchen der Enge Pladda—Turnberry Pt. in Frage kommen.

3. Abmarsch aus dem Verseuchungsgebiet.

Am günstigsten ist Weg durch den Bute Sound und Kilbrennan Sound, da hier wenig Verkehr zu erwarten. Benutzung dieses Weges auf der Hinfahrt ist dagegen nicht günstig, da die Wahl desselben durch ein den englischen Dampfern ähnliches Schiff auffallen könnte. Für die Rückfahrt ist dies weniger von Belang. Der Kilbrennan Sound ist als Nebenfahrwasser wenig befeuert, bei Passieren der Erinsbank ist Vorsicht geboten.

Nach Austritt aus der Irischen See ist es am günstigsten, zunächst mit einem nordwestlichen Kurse weit nordwestlich zu dampfen.

Bemerkung: Es folgen noch einige Anweisungen, die insbesondere den F.T.-Signalverkehr behandeln.

Anlage 15.

Artilleristische Angaben zur Unternehmung vom 3. November 1914 gegen Yarmouth.

Schiffsname	Uhrzeit	Zahl der Salven	Zahl der Schüsse	Entfernung hm	Ziel	Geschoßart	Sonstige Bemerkungen im Kriegstagebuch
Schlachtkreuzer „Seydlitz"	8.17 Feuer eröffnet mit M. A.	—	Insgesamt: 50 und 81	98–120	„Halcyon"	28 cm-Ps. 15 cm-Sprgr.	8.23. Der englische Kleine Kreuzer erwidert das Feuer, Aufschlag in der Nähe des Schiffes beobachtet.
"	8.20 Feuer eröffnet mit S. A.	—		130–150	Great Yarmouth		—
"	8.25 bis 8.26 mit S. A. u. M. A.	—		keine Angabe	„Halcyon"		Mehrere deckende Salven beobachtet. 8.26 Feuer eingestellt. (v. Egidy.)
Schlachtkreuzer „Moltke"	8.12 bis 8.16	—	35	106–105	"	28 cm-Ps.	Erfolg nicht beobachtet. Feuer wird unterbrochen, da das Ziel nach St. B. kommt.
"	8.16 bis 8.25	—		—	"		Eine Beschießung der Befestigungsanlagen von Great Yarmouth konnte von „Moltke" nicht stattfinden, da selbst vom Fleckerstand aus und infolge starker Rauchbehinderung keine Ziele an Land zu erkennen waren, Entfernung etwa 180 hm. (v. Levetzow.)
"	8.22 bis 8.26 (M. A. auf Nebenziel)	—	48	90–98	größeres Torpedoboot	15 cm-Sprgr.	
Schlachtkreuzer „Von der Tann"	8.21 Feuer eröffnet, 8.25 Feuer eingestellt	6	25	220–190	Landbatterie. Hilfsziel Schornstein der Nordbatterie	28 cm-Ps.	8.17. „Von der Tann" schießt nicht, um Beobachtungen nicht noch mehr zu erschweren und weil Entfernung weit über 150 hm gemessen.
"	8.31 Feuer eröffnet	5	10	112–136	„Halcyon"	28 cm-Ps.	Zwei deckende Salven beobachtet. Feuer wurde erwidert, Aufschläge wurden als 12 bis 15 cm geschätzt. Treffer am Ziel nicht beobachtet. Kein feindlicher Treffer. (Hahn.)

Schiffsname	Uhrzeit	Zahl der Salven	Zahl der Schüsse	Entfernung hm	Ziel	Geschoßart	Sonstige Bemerkungen im Kriegstagebuch
Panzerkreuzer „Blücher"	8.20 (?)	3—4	47	96	„Halcyon"	21 cm-Sprgr.	8.15. Von hier aus zuerst nicht mitgefeuert, um das Einschießen „Moltke" nicht zu stören. Der feindliche Kreuzer lag zuerst ungefähr auf Gegenkurs. Als die ersten Salven fielen, drehte er über St.B.-Bug ab und ging dann auf ungefähren Parallelkurs *).
"	?	5—6		194	Landziele		
"	?	—		100–170	„Halcyon"		
Kl. Kreuzer „Straßburg"	8.15 bis 8.21 Vm.	—	54	85–77	"	10,5 cm-Sprgr.	Fahrzeug sucht durch fortgesetzte Wendungen u. Fahrtänderung Einschießen zu erschweren. Feuer abgebrochen, um Feuer der Schlachtkreuzer nicht zu stören. Wirkung ist nicht festzustellen. (Retzmann.)
"	8.23 bis 8.28	—		87–106	Feindl. Zerstörer		—
Kl. Kreuzer „Graudenz"	8.24 Feuer eröffnet	3	18	etwa 80	„Halcyon"	14–10,5 cm-Sprgr. (J. 3.) 4–10,5 cm-Sprgr. (K. 3.)	Ziel war zeitweise durch Vordermann maskiert. Feuer war erschwert dadurch, daß mehrfach mit Rücksicht auf das Manöver des Vordermannes viel Ruder gelegt werden mußte. Ob Treffer erzielt wurden, konnte nicht beobachtet werden. Von feindlicher Gegenwirkung wurden nur vereinzelte Aufschläge von sehr kleinen Kalibern oder Sprengstücken herrührend, festgestellt. (Büllen.)

*) „Blücher" eröffnete jetzt das Feuer in Richtung 320° auf 96 hm; es wurden 3 bis 4 Salven gefeuert. Das Feuer mußte eingestellt werden, da die Linie nach B.B. schwenkte, um die Landbeschießung aufzunehmen; hiermit wurde nach Umlegung der Linie begonnen, Richtung 90° mit größter Erhöhung der Geschütze 194 hm, Abkommpunkt Strandkimm. Eine Beobachtung der Aufschläge war infolge von vorbeiziehendem Rauch und Pulverqualm der Vorderleute nicht möglich. Es wurden ungefähr 5 bis 6 Salven nach Land zu geschossen. Inzwischen kam der Kleine Kreuzer wieder St.B. voraus in ungefähr 45° in Sicht. Die Landbeschießung wurde, nachdem weiter nach B.B. geschwenkt war, eingestellt, und der Kreuzer wieder unter Feuer genommen. Es schossen nach hiesiger Beobachtung „Seydlitz", „Moltke" und „Blücher" auf ihn. Beobachtung des Schießens wegen der Windrichtung sehr erschwert. Feuer wurde auf 100 bis 170 hm durchgeführt; es sind zwei Aufschläge zwischen „Moltke" und „Blücher" 300 m kurz liegend beobachtet worden. Ebenso wurde scheinbar auch von einer Landbatterie aus gefeuert, die Aufschläge (zwei) waren nach Aussage des Beobachtungsoffiziers sehr kurz. (Erdmann.)

Schiffsname	Uhrzeit	Zahl der Salven	Zahl der Schüsse	Entfernung hm	Ziel	Geschoßart	Sonstige Bemerkungen im Kriegstagebuch
Kl. Kreuzer „Kolberg"	8.23	2	7	120	Great Yarmouth	10,5 cm-Sprgr. Patr.	Great Yarmouth ist zu sehen. Es werden mit Aufsatz 120 hm zwei Salven abgegeben, beide liegen kurz, daher Feuer eingestellt. An St B. ist ein Kreuzer mit zwei Schornsteinen zu sehen, anscheinend derselbe, der vorhin von den Kreuzern beschossen wurde. Da die Entfernung über 100 hm ist, nicht unter Feuer genommen. (Widenmann.)
Kl. Kreuzer „Stralsund"	6 25 bis 8.56 Vm.	—	—	—	—	—	Minen im Kielwasser der Panzerkreuzer geworfen, an Beschießung nicht teilgenommen. (Harder.)

Bemerkung: Insgesamt wurden 167 schwere, 129 mittlere und 79 leichte Geschosse verfeuert.

Anlage 16.

Die Besatzungen der Torpedoboots-Halbflottille „Thiele".

Chef: Korvettenkapitän Thiele.

S. M. Torpedoboot „S 115".

Kommandant: Kapitänleutnant Mushacke. Oberleutnant zur See Wachsen, Torpedo-Steuermann Wöllner, Torpedo-Obermaschinist Rapschinsky, Torpedo-Maschinisten Beyer, Marschall.

Torpedo-Oberbootsmannsmaat Krause, Torpedo-Bootsmannsmaate Niemann, Zimmer, Torpedo-Obermaschinistenmaate Barnitzke, Janßen, Machlinsky, Schwarz, Torpedo-Maschinistenmaate Ascherfeld, Auth, Keitsch, Kopp, Müller, Räblen, Vau, F.T.-Maat der Reserve Thiesbrummel.

Torpedo-Obermatrosen Dröge, Friederichs, Grünberg, Onkes, Paries, Ziemann, Zimmermann, Torpedo-Obermatrosen der Reserve Horn, Kapisch, Krichel, Torpedo-Matrosen Drews, Fürstenberg, Roth, Torpedo-Matrose der Reserve Kitzmann, Torpedo-Oberheizer Bock, Bornschein, Günther, Hannemann, Heischkamp, Hils, Jung, von Kölln, Köster, Longert, Sachse, Scholz, Stäcker, Strahl, Torpedo-Oberheizer der Reserve Bugenhagen, Funk, Torpedo-Heizer Elze, Müller I, Staudop, Torpedo-Heizer der Reserve Müller, Torpedo-Obermaschinistenanwärter Goldberg, Torpedo-Maschinistenanwärter Fohr, Kranz, F.T.-Obergast Bayer, F.T.-Obergast der Reserve Strauß, F.T.-Gast Buck.

S. M. Torpedoboot „S 117".

Kommandant: Kapitänleutnant Sohnke. Oberleutnant zur See Kalau vom Hofe, Marine-Stabsarzt Dr. Korte, Torpedo-Steuermann Kroschke, Torpedo-Obermaschinist Manthey, Torpedo-Maschinist Brod.

Torpedo-Obermaschinistenmaate Ganguin, Leipnitz, Mütze, Sennewald, Torpedo-Maschinistenmaate Brandt, Cramer, Guilka, Hemmes, Möhl, Rippen, Torpedo-Maschinistenmaate der Reserve Gabler, Klaßmann, Torpedo-Bootsmannsmaate Krug, Langwagen, Schöppke, Bootsmannsmaat der Reserve Hohendahl.

Torpedo-Obermatrosen König, Labudda, Morgenthaler, Stange, Torpedo-Matrosen Blum, Brunshagen, Dreykorn, Frömmichen, Heidemann, Heinrichs, Horn, Lübke, Schiersch, Torpedo-Oberheizer Belger, Bührer, Fischer, Heiner, Jung, Kühl,

Koſetzky, Krupp, Lippold, Müller II, Oberſperger, Poſt, Rünger, Schneider, Weiſe, Torpedo-Oberheizer der Reſerve Fuhrmann, Torpedo-Heizer Prack, Reker, Welſch, Torpedo-Heizer der Reſerve Henze, Meſchke, Oberheizer der Reſerve Pfeifle, Torpedo-Obermaſchiniſtenanwärter Preſcher, Torpedo-Maſchiniſtenanwärter Kaczkowsky, F.T.-Gaſten Baum, Schulze, Tauer, F.T.-Obergaſt der Reſerve Link, Sanitätsgaſt Neumann.

S. M. Torpedoboot „S 118".

Kommandant: Kapitänleutnant Beckert. Oberleutnant zur See Hoogklimmer, Oberleutnant zur See der Reſerve Boeſch. Steuermann Bock, Torpedo-Obermaſchiniſt Koſſack, Torpedo-Maſchiniſt Reinicke.

Torpedo-Oberbootsmannsmaat Steiner, Torpedo-Bootsmannsmaate Hube, Niemeyer, Torpedo-Obermaſchiniſtenmaate Drache, Kraus, Torpedo-Maſchiniſtenmaate Aulenbach, Dohle, Franke, Hagemeyer, Hahn, Jochum, Schmidt, Seela, Witte.

Torpedo-Obermatroſen Bauer, Huſer, Krüger, Leyhe, Marks, Möbus, Reiß, Rull, Steinfatt, Torpedo-Matroſen Dahlke, Riedel, Rörig, Torpedo-Oberheizer Bartſch, Benzinger, Brenner, Büddecker, Fontaine, Freitag, Guhl, Haby, Heinſch, Horn, Jöbſch, Rohe, Schünhoff, Thole, Weidig, Torpedo-Oberheizer der Reſerve Stahlhut, Torpedo-Heizer Hinz, Winter, Torpedo-Heizer der Reſerve Weiß, Torpedo-Obermaſchiniſtenanwärter Petzelt, Wiechmann, Torpedo-Maſchiniſtenanwärter Buhr, Buſſack, Müller, F.T.-Obergaſt Fähnders, F.T.-Obergaſten der Reſerve Dulck, Krupp, F.T.-Gaſt der Reſerve Meyer.

S. M. Torpedoboot „S 119".

Kommandant: Oberleutnant zur See Windel. Oberleutnant zur See Plange, Leutnant zur See Guilleaume, Torpedo-Oberſteuermann Bauer, Torpedo-Obermaſchiniſt Grunewald, Torpedo-Maſchiniſt Bean.

Torpedo-Oberbootsmannsmaat Klein, Torpedo-Bootsmannsmaate Rietſch, Sommerfeld, Torpedo-Obermaſchiniſtenmaate Bojahr, Helfenſteller, Hoitzick, Loſſau, Spengler, Torpedo-Maſchiniſtenmaate Böger, Borrmann, Huhn, Kahl, Stigter, Wagner.

Torpedo-Obermatroſen Frick, Kaufmann, Klau, Knaack, Krauſe, Sonntag, Torpedo-Obermatroſe der Reſerve Fiſcher, Torpedo-Matroſen Hunte, Lenk, Möller, Schmidt, Soltau, Weisner, Torpedo-Oberheizer Bollmann, Carabin, Chouffert, Grill, Jungk, Kösters, Krauße, Reimers, Schiederich, Schönbrodt, Schulz, Ziegler, Torpedo-Oberheizer der Reſerve Behn, Bolz, Burkart, Torpedo-Heizer Breuer, Gergen, Hamm, Meyer, Reiſing, Scheerer, Torpedo-Obermaſchiniſtenanwärter Schmidt, Wolf, Torpedo-Maſchiniſtenanwärter Bentrup, Moskau, F.T.-Obergaſt der Reſerve Tillmanns, F.T.-Gaſt Rothſtein, F.T.-Gaſten der Reſerve Datené, Fleiſchmann, Zimmermannsgaſt Flinsberg.

Auf den Booten eingeſchifftes Minenperſonal:

Minen-Oberheizer Beckmann, Borowski, Kerſten, Schütte, Unverhau, Minen-Heizer Gudewer, Maus, Weiß.

* * *

Sämtlich gefallen bei Texel am 17. Oktober 1914

mit Ausnahme folgender Kriegsgefangenen: Leutnant zur See Guilleaume, Torpedo-Obermaſchiniſten Grunewald, Koſſack, Torpedo-Maſchiniſt Bean,

Torpedo-Obermaſchiniſtenmaate Helfenſteller, Hoitzick, Loſſau, Torpedo-Maſchiniſtenmaate Böger, Hahn, Kahl, Keitſch, Torpedo-Bootsmannsmaat Sommerfeld,

Torpedo-Obermaſchiniſtenanwärter Schmidt, Wolf, Torpedo-Oberheizer Brenner, Carabin, Chouffert, Grill, Heiner, von Kölln, Reimers, Schulz, Torpedo-Heizer Meyer, Staudop, Torpedo-Obermatroſen Klau, Knaack, Krauſe, Sonntag, Torpedo-Matroſe Soltau, F.T.-Obergaſt Tillmanns, F.T.-Gaſt Baum, F.T.-Gaſt der Reſerve Fleiſchmann, Zimmermannsgaſt Flinsberg.

Anlage 17.

Denkſchrift des Admirals Jellicoe vom 30. Oktober 1914 über die Notwendigkeit einer grundlegenden Änderung der britiſchen Strategie in der Nordſee und Antwort der britiſchen Admiralität[1]).

No. 339/H. F. 0034. "Iron Duke."
30th October 1914.

Sir,

The experience gained of German methods since the commencement of the war make it possible and very desirable to consider the manner in which these methods are likely to be made use of tactically in a fleet action.

2. The Germans have shown that they rely to a very great extent on submarines, mines and torpedoes, and there can be no doubt whatever that they will endeavour to make the fullest use of these weapons in a fleet action, especially since they posess an actual superiority over us in these particular directions.

3. It therefore becomes necessary to consider our own tactical methods in relation to these forms of attack.

4. In the first place, it is evident that the Germans cannot rely with certainty upon having their full complement of submarines and minelayers present in a fleet action, unless the battle is fought in waters selected by them, and in the Southern area of the North Sea. Aircraft, also, could only be brought into action in this locality.

5. My object will therefore be to fight the fleet action in the Northern portion of the North Sea, which position is incidentally nearer our own bases, giving our wounded ships a chance of reaching them, whilst it ensures the final destruction or capture of enemy wounded vessels, and greatly handicaps a night destroyer attack before or after a fleet action. The Northern area is also favourable to a concentration of our cruisers and torpedo craft with the battlefleet; such concentration on the part of the enemy being always possible, since he will choose a time for coming out when all his ships are coaled and ready in all respects to fight.

6. Owing to the necessity that exists for keeping our cruisers at sea, it is probable that many will be short of coal when the opportunity for a fleet action arises, and they might be unable to move far to the Southward for this reason.

7. The presence of a large force of cruisers is most necessary, for observation and for screening the battlefleet, so that the latter may be manoeuvred into any desired position behind the cruiser screen. This is a strong additional reason for fighting in the Northern area.

8. Secondly, it is necessary to consider what may be termed the tactics of the actual battlefield.

The German submarines, if worked as is expected with the battlefleet, can be used in one of two ways:

---

[1]) Aus dem Blaubuch der britiſchen Admiralität: "Battle of Jutland". Official despatches with appendices.

Übersetzung zu Anlage 17. **Anlage 18.**

Denkschrift des Admirals Jellicoe vom 30. Oktober 1914 über die Notwendigkeit einer grundlegenden Änderung der britischen Strategie in der Nordsee und Antwort der britischen Admiralität.

„Iron Duke", den 30. Oktober 1914.

Sir!

Die bisher seit Kriegsbeginn gemachten Erfahrungen über die deutschen Methoden machen es ebenso möglich wie wünschenswert, die Art und Weise zu betrachten, in welcher diese Methoden voraussichtlich taktisch in einer Flottenaktion Anwendung finden werden.

2. Die Deutschen haben gezeigt, daß sie ihre Hoffnungen in sehr großem Maße auf U-Boote, Minen und Torpedos setzen werden, und es kann gar kein Zweifel darüber herrschen, daß sie versuchen werden, in einer Flottenaktion den ausgiebigsten Gebrauch von diesen Waffen zu machen, zumal sie eine tatsächliche Überlegenheit gerade in dieser Beziehung uns gegenüber besitzen.

3. Es wird daher notwendig, unsere eigenen taktischen Methoden in bezug auf diese Angriffsformen einer Nachprüfung zu unterziehen.

4. Zunächst ist es einleuchtend, daß die Deutschen nicht mit Sicherheit darauf rechnen können, ihre volle Zahl an U-Booten und Minenlegern während einer Flottenaktion zur Hand zu haben, es sei denn, daß die Schlacht in Gewässern geschlagen wird, welche sie selbst dazu auswählen oder in dem südlichen Teil der Nordsee. Auch Luftstreitkräfte können nur in diesem Gebiet zum Einsatz gelangen.

5. Mein Ziel wird daher sein, die Schlacht in dem nördlichen Teile der Nordsee zu schlagen, in einer Stellung also, die, nebenbei bemerkt, unsern Stützpunkten näher gelegen, unsern havarierten Schiffen die Möglichkeit gibt, diese zu erreichen, während sie andererseits die endgültige Vernichtung oder Wegnahme feindlicher havarierter Schiffe sicherstellt und einen Nachtangriff von Torpedobooten vor oder nach der Schlacht erheblich erschwert. Auch ist das nördliche Gebiet für die Heranziehung unserer Kreuzer und Zerstörer an die Schlachtflotte günstig, eine Maßnahme, die dem Feinde seinerseits immer möglich ist, da dieser für sein Herauskommen den Zeitpunkt wählen wird, in welchem alle seine Schiffe ihren Brennstoffvorrat voll an Bord haben und auch in jeder anderen Beziehung klar zum Gefecht sind.

6. Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit, unsere Kreuzer in See zu halten, ist es wahrscheinlich, daß viele von diesen knapp an Kohlen sein werden, wenn die Gelegenheit zu einer Schlacht sich bietet, und es kann sein, daß sie gerade aus diesem Grunde nicht in der Lage sind, weit nach Süden vorzustoßen.

7. Die Teilnahme einer großen Zahl von Kreuzern ist aber besonders notwendig für Zwecke der Aufklärung und Marschsicherung für die Flotte, damit die letztere hinter der Kreuzerlinie in jede beliebige Stellung manöveriert werden kann. Dies ist ein weiterer, und zwar sehr erheblicher Grund dafür, in dem nördlichen Gebiet zu schlagen.

8. Weiterhin ist es notwendig, wenn ich so sagen darf, die Taktik des eigentlichen Kampfes zu betrachten.

Die deutschen U-Boote können, wenn sie, wie zu erwarten, in taktischem Zusammenhang mit der Schlachtflotte verwendet werden, in zweifacher Weise angesetzt werden:

a) With the cruisers, or possibly with destroyers,
b) With the battlefleet.

In the first case the submarines would probably be led by the cruisers to a position favourable for attacking our battlefleet as it advanced to deploy, and in the second case they might be kept in a position in rear, or to the flank, of the enemy's battlefleet, which would move in the direction required to draw our own Fleet into contact with the submarines.

9. The first move at (a) should be defeated by our own cruisers, provided we have a sufficient number present, as they should be able to force the enemy's cruisers to action at a speed which would interfere with submarine tactics.

The cruisers must, however, have destroyers in company to assist in dealing with the submarines, and should be well in advance of the battlefleet; hence the necessity for numbers.

10. The second move at (b) can be countered by judicious handling of our battlefleet, but may, and probably will, involve a refusal to comply with the enemy's tactics by moving in the invited direction. If, for instance, the enemy battlefleet were to turn away from an advancing Fleet, I should assume that the intention was to lead us over mines and submarines, and should decline to be so drawn.

11. I desire particularly to draw the attention of their Lordships to this point, since it may be deemed a refusal of battle, and, indeed, might possibly result in failure to bring the enemy to action as soon as is expected and hoped.

12. Such a result would be absolutely repugnant to the feelings of all British Naval Officers and men, but with new and untried methods of warfare new tactics must be devised to meet them.

I feel that such tactics, if not understood, may bring odium upon me, but so long as I have the confidence of their Lordships I intend to pursue what is, in my considered opinion, the proper course to defeat and annihilate the enemy's battlefleet, without regard to uninstructed opinion or criticism.

13. The situation is a difficult one. It is quite within the bounds of possibility that half of our battlefleet might be disabled by under-water attack before the guns opened fire at all, if a false move is made, and I feel that I must constantly bear in mind the great probability of such attack and be prepared tactically to prevent its success.

14. The safeguard against submarines will consist in moving the battlefleet at very high speed to a flank before deployment takes place or the gun action commences.

This will take us off the ground on which the enemy desires to fight, but it may, of course, result in his refusal to follow me.

If the battlefleets remain within sight of one another, though not near the original area, the limited submerged radius of action and speed of the submarines will prevent the submarines from following without coming to the surface, and I should feel that after an interval of high speed manceuvring, I could safely close.

15. The object of this letter is to place my views before their Lordships, and to direct their attention to the alterations in pre-conceived ideas of battle tactics which are forced upon us by the anticipated appearance in a fleet action of submarines and minelayers.

a) mit Kreuzern oder möglicherweise Zerstörern,
b) mit der Schlachtflotte.

Im ersten Falle würden die U-Boote wahrscheinlich durch Kreuzer in eine für den Angriff auf die in der Entwicklung zur Gefechtslinie begriffene Schlachtflotte günstige Stellung geführt werden, und im zweiten Falle würden sie vielleicht in einer Stellung hinter oder zur Seite der feindlichen Schlachtflotte gehalten werden, während letztere versuchen würde, durch die Wahl ihres Gefechtskurses unsere eigene Flotte auf ihre U-Boote zu ziehen.

9. Die erstere Bewegung (a) müßte durch unsere eigenen Kreuzer vereitelt werden, vorausgesetzt, daß wir eine genügende Zahl bei der Hand haben, ebenso wie sie im Kampf mit den feindlichen Kreuzern über eine Geschwindigkeit verfügen müßten, welche eine wirksame U-Bootstaktik ausschließt.

Die Kreuzer müßten jedoch von Zerstörern begleitet sein, die sie in der Abwehr der U-Boote zu unterstützen hätten, und die in großem Abstande vor der Schlachtflotte herfahren müßten; daher die Notwendigkeit einer großen Zahl.

10. Der letzteren Bewegung (b) kann durch wohlüberlegte Manöver unserer Schlachtflotte begegnet werden, dies mag aber und wird wahrscheinlich zu der Weigerung führen, auf die Taktik des Feindes durch Bewegungen in der von ihm gewählten Richtung einzugehen. Wenn z. B. die feindliche Schlachtflotte vor einer vorstoßenden Flotte abwenden sollte, würde ich annehmen müssen, daß die Absicht bestände, uns auf Minen und U-Boote zu ziehen, und ich würde es ablehnen, mich auf diese ziehen zu lassen.

11. Ich wünsche die Aufmerksamkeit Ihrer Lordschaften ganz besonders auf diesen Punkt zu lenken, da dies als eine Ablehnung der Schlacht erscheinen und in der Tat möglicherweise damit enden könnte, daß der Feind nicht so, wie gehofft und erwartet, zur Schlacht gestellt würde.

12. Ein solches Ergebnis würde durchaus im Widerspruch stehen mit dem Gefühl aller britischen Marineoffiziere und Mannschaften, aber neuen und unerprobten Methoden der Kriegführung gegenüber müssen neue Formen der Taktik erdacht werden, um ihnen entgegenzutreten.

Ich fühle, daß eine solche Taktik, wenn unverstanden, ein Odium auf mich laden wird. Aber solange ich das Vertrauen Ihrer Lordschaften habe, beabsichtige ich dem m. E. allein zweckmäßigen Kurs zu folgen, die feindliche Schlachtflotte zu schlagen und zu vernichten, ohne Rücksicht auf die Meinung und Kritik Ununterrichteter.

13. Die Lage ist schwierig, es liegt durchaus innerhalb der Grenzen der Möglichkeit, daß, wenn eine falsche Bewegung gemacht wird, die Hälfte unserer Schlachtflotte durch Unterwasserangriffe außer Gefecht gesetzt wird, bevor überhaupt die Geschütze das Feuer eröffnet haben, und ich fühle, daß ich mir ständig die große Wahrscheinlichkeit eines solchen Angriffs gegenwärtig halten und bereit sein muß, taktisch seinen Erfolg zu vereiteln.

14. Die U-Bootsabwehr wird darin gesehen, daß die Schlachtflotte mit sehr hoher Geschwindigkeit gegen einen Flügel geführt wird, noch bevor die Entwicklung zur Gefechtslinie stattfindet oder das Feuergefecht begonnen hat.

Dieses wird uns von dem Gebiet entfernen, in welchem der Feind zu kämpfen wünscht. Aber es mag natürlich damit enden, daß auch er sich zu folgen weigert.

Vorausgesetzt, daß die Schlachtflotten, wenn auch fern von dem ursprünglichen Gebiet, in Sicht voneinander bleiben, wird der begrenzte Unterwasseraktionsradius und die geringe Unterwassergeschwindigkeit die U-Boote verhindern zu folgen, ohne daß sie auftauchen, und ich sollte meinen, daß ich nach einer gewissen Zeit des Manövrierens mit hoher Fahrt getrost heranschließen könnte.

15. Der Zweck dieses Briefes ist es, meine Ansichten vor Ihre Lordschaften zu bringen und Ihre Aufmerksamkeit auf die Änderungen früher gefaßter Ansichten über Gefechtstaktik zu lenken, die uns durch das oben erwähnte Eingreifen von U-Booten und Minenlegern in eine Flottenaktion aufgezwungen werden.

16. There can be no doubt that the fullest use will also be made by the enemy of surface torpedo craft.

This point has been referred to in previous letters of their Lordships, and, so long as the whole of the First Fleet Flottillas are with the Fleet, the hostile destroyers will be successfully countered and engaged.

The necessity for attaching some destroyers to Cruiser Squadrons, alluded to in paragraph 9, emphasizes the necessity for the junction of the 1st and 3rd Flottillas with the Fleet before a fleet action takes place.

17. It will, however, be very desirable that all available ships and torpedo craft should be ordered to the position of the fleet action as soon as it is known to be imminent, as the presence of even Third Fleet Vessels after the action or towards its conclusion may prove of great assistance in rendering the victory shattering and complete.

The Channel Fleet should be accompanied by as many destroyers, drawn from the Dover or Coast patrols, as can be spared.

I trust that their Lordships will give the necessary orders on the receipt of information from me of an impending fleet action.

18. In the event of a fleet action being imminent, or, indeed, as soon as the High Sea Fleet is known to be moving Northward, it is most desirable that a considerable number of our oversea submarines should proceed towards the Fleet, getting first on to the line between the Germans and Heligoland in order to intercept them when returning. The German Fleet would probably arrange its movements so as to pass Heligoland at dusk when coming out and at dawn when returning, in order to minimise submarine risk. The opportunity for submarine attack in the Heligoland Bight would not therefore be very great, and from four to six submarines would be the greatest number that could be usefully employed there. The remainder, accompanied by one or two light cruisers, taken, if necessary, from the Dover patrol, should work up towards the position of the fleet, the light cruisers keeping in wireless touch with me.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

J. R. Jellicoe, Admiral.

The Secretary of the Admiralty.

M. 03177/14.

Admiralty,
7th November 1914.

Sir,

I have laid before My Lords commissioners of the Admiralty your letter of the 30th ultimo, No. 339/H. F. 0034, and I am commanded by them to inform you that they approve your views, as stated therein, and desire to assure you of their full confidence in your contemplated conduct of the Fleet in action.

2. My Lords will, as desired, give orders for all available Ships and Torpedo Craft to proceed to the position of the Fleet Action on learning from you that it is imminent.

I am, Sir,

Your obedient Servant,

W. Graham Greene.

The Commander-in-Chief,
H. M. Ships and Vessels,
Home Fleets.

16. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß der Feind auch von Überwassertorpedofahrzeugen den vollsten Gebrauch machen wird.

Dieser Punkt ist in früheren Briefen an Ihre Lordschaften behandelt worden, und so lange, als die Flottillen der I. Flotte vollzählig bei der Flotte bleiben, wird den feindlichen Zerstörern wirksam entgegengetreten werden können.

Trotz der Notwendigkeit, einige Zerstörer Kreuzergeschwadern zuzuteilen, wie unter Ziffer 9 erwähnt, muß mit allem Nachdruck betont werden, wie notwendig es ist, daß die I. und III. Flottille zur Flotte stoßen, bevor eine Aktion stattfindet.

17. Es wird darüber hinaus sehr wünschenswert sein, daß alle verfügbaren Schiffe und Torpedofahrzeuge auf den Kampfplatz beordert werden, sobald eine Flottenaktion bevorsteht. Ebenso wie auch die Anwesenheit selbst von Schiffen der III. Flotte nach der Aktion oder gegen Schluß einer solchen sich als sehr nützlich erweisen kann, um den Sieg vernichtend und vollständig zu machen.

Die Kanal-Flotte sollte von so viel Zerstörern der Dover- und Küstenpatrouillen begleitet sein, als verfügbar gemacht werden können.

Ich darf damit rechnen, daß Ihre Lordschaften die notwendigen Befehle dazu auf den Empfang einer Mitteilung von mir über eine bevorstehende Flottenaktion geben werden.

18. Im Falle einer bevorstehenden Flottenaktion oder auch, sobald nur bekannt wird, daß die Hochseeflotte nach Norden vorstößt, ist es sehr wünschenswert, daß eine beträchtliche Zahl unserer Hochsee-U-Boote auf unsere Flotte zu vorstößt, indem sie versucht, die Linie zwischen den Deutschen und Helgoland zu erreichen, um diese auf dem Rückmarsch anzugreifen.

Die deutsche Flotte wird ihre Bewegungen wahrscheinlich so einrichten, daß sie Helgoland sowohl auslaufend wie einlaufend in der Dämmerung passiert, um die U-Bootsgefahr auf ein möglichst geringes Maß herabzusetzen. Die Erfolgsaussichten für U-Bootsangriffe in der Helgoländer Bucht würden daher nicht sehr bedeutend und vier bis sechs U-Boote daher das äußerste sein, was dort nützlich verwendet werden könnte. Der Rest, wenn notwendig durch ein oder zwei Leichte Kreuzer von der Doverpatrouille begleitet, sollte auf die Stellung der (britischen) Flotte zu vorstoßen, die Leichten Kreuzer in F.T.-Verbindung mit mir.

Ich habe die Ehre zu sein, Sir,

Ihr gehorsamer Diener
J. R. Jellicoe,
Admiral.

An den Sekretär der Admiralität.

Admiralität, den 7. November 1914.

Sir!

Ich habe Meinen Lords-Beauftragten der Admiralität Ihren Brief vom 30. letzten Monats vorgelegt und ich bin von diesen angewiesen worden, Sie davon in Kenntnis zu setzen, daß sie Ihre Ansichten, wie sie in dem Brief enthalten sind, gutheißen und Sie ihres vollen Vertrauens für die beabsichtigte Art der Flottenführung in der Schlacht zu versichern wünschen.

2. Meine Lords werden, wie gewünscht, allen verfügbaren Schiffen und Torpedofahrzeugen Befehl geben, gegen den Kampfplatz vorzustoßen, sobald sie von Ihnen erfahren, daß die Schlacht bevorsteht.

Ich bin, Sir,

Ihr gehorsamer Diener
W. Graham Greene

An den Höchstkommandierenden Seiner Majestät Schiffe und Fahrzeuge der Heimatflotten.

Personenverzeichnis.

A

v. Ahlefeldt 218.
Albrecht, Herzog von Württemberg 291.

B

Bachmann 101.
Ballin 103—106.
Battenberg, Prinz Louis von 245.
Bauer, Hermann 3, 154, 159, 171.
Bauer, Johannes 195.
Beatty 230, 271—273.
Beckert 192, 193, 195.
Behncke, Paul 66—70, 74, 88, 92, 95, 108, 115.
Behring 61.
v. Bernuth 127, 278, 284.
v. Beseler 126—128, 155, 156.
v. Bethmann Hollweg 66.
Bösch 195.
Brenner 195.
v. Bülow, Otto 16, 76.
Burney 166, 271.
Byng 211.

C

Campbell 28.
v. Capelle 120.
Christian 33, 35, 39, 47, 48, 54.
Churchill 21, 59, 138, 139, 146.
Corbett 8 ff., 27 ff., 129 ff., 177 ff., 202 ff., 234 ff., 255, 293.

D

Dehning 285.
Dick 118, 122.
Dröscher 6, 161, 164, 169, 184.

E

Eckermann 71, 106.
v. Egidy 264.
Eisenblätter 57.
Erdmann 264.

F

v. Falkenhayn 123.
Favereau 211.
Feldkirchner 177, 179, 188.
Feldmann, Otto 198.
Fisher 22, 245, 246.
Foch 204.
Forstmann, Walther 171, 174, 277—281.
v. Forstner 145, 152, 162—164, 222.
French, John 37, 129, 145.
Friedrich 283.
Friedrich der Große 197.
Fritz 110.
Funke 260.

G

Gayer 17, 18, 145, 221.
Geist 57.
v. der Goltz 126.
v. Götze 140, 147.
Grunewald 196.
Guilleaume 195.

H

Hahn 264, 294.
Hansen, Klaus 172—174.
Harder 262.
v. Heeringen, Admiral 14.
v. Heeringen, Generaloberst 127.
Heinemann 57.
Heinrich, Prinz von Preußen 109, 111.
v. Hennig 131, 175, 186, 187.
Herr 135.
Hersing 5—7, 160, 206—208.
Hinrichs 57.
Hipper 66, 80, 260, 263, 267, 269, 271, 273, 274.
Hirsch 110, 254.
Hoer 57.
Hood 203, 205, 206, 209—212, 215, 217, 226, 277, 278.
Hoogklimmer 195.
Hopmann 119.
Hoppe 77—79.
Horton 143.
v. Huene 158.

I (i)

v. Ingenohl 75, 82, 83, 84, 86, 92, 108, 168, 257, 258.

J (j)

Jellicoe 8 ff., 31 ff., 112, 132, 176 ff., 234 ff., 270.
Joffre 44, 45, 129, 145, 211.
Jürgensen 286.

K

Karbe 57.
v. Keyserlingk 286.
Kitchener, Lord 145.
v. Klitzing 276.
Kolbe, Constantin 77, 78, 145, 152, 221, 222.
König 189.
v. Koslowski 57.
Kossack 195.
Köster 57.
v. Kotze 277.
v. Kramsta 291.
v. Krosigk 94.

L

v. Lans 94, 95, 260.
Lemmer 171.
Lessing, Oberst 215, 284, 285.
Lessing, Vizefeldwebel 286.
v. Levetzow 264.
Lied 57.

M

Maerz 57.
Mahan 58.
Marlow 57.
v. Meyer 126, 127, 208.
Möcke 224.
v. Moltke 147.
Mörsberger 284.
Mühlau 189.
v. Müller 85, 90, 92, 95, 99—101, 103, 106.
Mushacke 192, 194.

O

Oliver 138.

P

Pakenham 172.
Paris 146, 148.
Parsch 224.
v. Pawels 135.
Pfundheller 75, 185, 232, 233, 239.
Pieper 275.
Plange, Ernst 195.
Plange, Wilhelm 277, 280, 281.
v. Pohl 66—72, 74, 75, 83—86, 88—96, 100, 257.
Püllen 264.

R

Rawlinson 146, 148, 202.
Reichardt 57.
Retzmann 263, 264.
Rosemann 57.
v. Rosenberg 213.
v. Rössing 136.
Rouyer 28, 36, 38, 39.
de Ruyter 261.

S

Scheer 94, 260.
Schenker 57.
Schmidt 195.
Schneider 213, 219.
Schober 57.
Schön 57.
Schoppe 57.
v. Schröder, Ludwig 119, 120, 125, 126, 137, 156, 158, 159, 279, 290.
Schultz 57.
Schultz, Wilhelm 16, 190.
Schulze 283.
Schüschke 57.
v. Schwerin 291.
Schwieger 260, 274.
Scott, Percy 58.
Siegert 291.
Smiths 221.
Sohnke 192, 194.
Spieß 57.
Spindler 174.
Starke 171.
Steinbrinck 260.
Stellmacher 57.
Stevers 57.
Stoß 160, 162, 164, 169.
Stuhr 189.
St. Vincent, Earl 60.
v. Suchodoletz 189.

T

Tägert, Karl 158, 208.
Thiele 192—196.
v. Tirpitz 65, 71, 72, 89—92, 94, 95, 98, 100, 101, 103, 106, 107, 108, 117, 123.
Traebert 57.
Tyrwhitt 28, 33, 48, 54, 56, 132, 142, 206, 271—273.

V

v. Voigt 126.
Vollstedt 57.
de Vos 157.

W

v. Waldeyer-Hartz 285.
Weddigen, Otto 18, 49—57, 175—188.
Wegener 213, 214, 218, 219, 226, 227, 253, 254.
Wemyß 43, 46, 166.
v. Werder 208.
West 16.
v. Wichmann 120, 121, 135, 141, 147, 285.
Wildenmann 190, 265.
Windel 192, 195.
Witschel 158, 208.
Wollenberg 57.

Z

v. Ziegesar 143.

Sachverzeichnis.

A

Aalbäk-Bucht 171.
Aarösund 76.
Abbeville 151.
Aberdeen 170.
Aberdeenshire-Küste von 231.
Abgabe von U-Booten an den Oberbefehlshaber der Ostsee 23.
„Aboukir", H. M. S. 30, 46, 47, 51—56.
Achtung der neutralen Flagge 130.
„Admiral of Patrols" 203.
„Agamemnon", H. M. S. 30.
„Agincourt" H. M. S. 242.
Ägyptischen Besatzungsarmee, Rest der 167.
Aisne 44.
„Ajax", H. M. S. 170, 242.
„Alarm", brit. Zerstörer 181, 182.
„Albatroß", S. M. S. 16, 80, 261.
„Albion", H. M. S. 30, 34.
Alexandria 44.
Alexandrowsk 240.
Allerhöchste Kabinettsordre für Gründung der Marinedivision 123, 124.
„Alsatian", Hilfskreuzer 186, 231.
„Amazon", brit. Zerstörer 206, 209, 210.
Ameland 18, 49, 145, 161, 192.
Amerika—England, Seeweg 232.
Amerika 240.
Amerika—Liverpool, Haupthandelsstraße 247.
Amerikanische Regierung 201.
„Amethyst", H. M. S. 33, 46, 54.
Amiens 41, 42.
„Amphitrite", H. M. S. 43.
Amrum 16.
„Anchor-Linie" 186.
Änderung der britischen Strategie 243.
„Andromache", brit. Minenleger 133.
Anholt 111.
Ansteuerungspunkt für Handelsschiffe 19, 252.
„Antrim", H. M. S. 172, 173, 245.
Antwerpen 35, 117—167, 288.
„Apollo"-Klasse 187.
Aran, Insel 233.

Archangelsk 231, 239, 240.
„Arcona", S. M. S. 192.
„Ardemonde", Dampfer 154.
„Arethusa", H. M. S. 46, 270—272.
„Arethusa"-Klasse 33, 35, 222.
„Argonaut", H. M. S. 43.
„Argyll" " 172.
VII. Armee 127.
Armeeflugzeuge, brit. 205.
Armeeoberkommando IV 215, 218, 278, 291.
Armeeoberkommando VII 127.
Arras 129, 151.
„Assistance", brit. Reparaturschiff 183.
Atlantik-Geschwader, franz. 44.
Atlantischer Ozean 43, 232, 283.
„Attentive", H. M. S. 132, 203, 205, 206.
„Attentive"-Klasse 255.
„Audacious", H. M. S. 170, 234—236, 243.
Aufklärung 17, 67, 147, 259.
I., II., III., IV. Aufklärungsgruppe 259, 260.
Aufzeichnungen des Admirals v. Pohl 85.
„Aurora", H. M. S. 270 bis 273.
Auswärtiges Amt. brit. 27, 55, 201.
Avonmouth 29.

B

„Bacchante", H. M. S. 30, 39, 46.
„Bacchante"-Klasse 35.
Baesrode 142.
Bamburgh 284.
" -Farm 205, 209, 210, 215, 216.
Baß Rock 78, 79.
Batterien, 13 cm- 148.
1. bayerische Landwehrbrigade 149—151.
Beachy Head 34.
Beerst 209.
Befehl des Führers der U-Boote 3, 8.
Befehl Lord Kitcheners 145.
Befehlshaber der Aufklärungsschiffe (B. d. A.) 15, 17, 264, 269.
Befehlshaber der „Harwich"-Flottillen 132.
Befehlshaber der Küstenverteidigungsflottillen an der englischen Ostküste 203.
Belfast 29.
Belgische Armee 137, 203, 205.
Belgische Armeeleitung 38.
" Küste 33, 117, 205, 277.
Belgische Regierung 34, 138, 146, 160, 203.
Belgischer Generalstab 142.
Belgisches Hauptquartier 141.
Belgisches Oberkommando 130.
Belgisch-holländische Grenze 292.
de Belleghem, Schloß 135.
Belt, Großer und Kleiner 76, 109—116, 168.
„Benbow", brit. Bataillon 146.
Bergen 176, 186.
Berlaere 149.
„Berlin", Hilfskreuzer 66, 72—75, 81, 168, 169, 185, 186, 188, 232—234, 237—242.
„Berlin", S. M. S. 109.
Bermuda 169.
Berwick 77.
Bever-Deich 216.
Beverdyk-Stellung 216.
Beveren Waes 150.
„Birmingham"-Klasse 77, 168.
Biscaya 43, 46.
" , Bucht von 41.
Blaesveld 147.
Blanc Nez 161.
Blankenberghe 144, 158.
" -Feuerschiff 161.
Blockhuis Farm 205, 209, 212.
„Blücher", S. M. S. 11, 260, 264—266, 274.
Boesinghe 203.
Boom 147.
Boomlear 141.
Bordeaux 42, 140.
Borkum 17, 48, 252, 254, 256, 293.
Borkum-Reede 192, 194.
" -Riff 253.
Borkumriff-Feuerschiff 19, 253.
Bornhem Fort 155.
Bornholm 11, 110.
Boschhoek 141.
Boulogne 29, 35—37, 43, 142, 144, 154, 159, 162, 166, 169, 212, 219.
Bovbjerg 4.
Boxelaere 149.
„Branlebas"-Klasse 162.
Brasilianische Regierung 38.
„Braunschweig", S. M. S. 42.
Breendonck Fort 134, 136, 155.
Bremen 95.
Brest 39.
84. Brigade, franz. 229.
„Brillant", H. M. S. 215, 225.
Britische Flotte, I., II., III., „Probe-Mobilmachung" 27.
Britische Handelsblockade zwischen Norwegen—Schottland 246.
Britische Inseln 186.
Brügge 125, 130, 145, 146, 148—150, 158, 159, 203, 211, 288, 291.
Brunsbüttel 109.
Brüssel 34, 125.
Buchan Neß 231.
„Bulwark", H. M. S. 30.
Burght 148, 150.
Burntisland, Reede von 77.
Butt of Lewis 184.

C

Cadzand 286, 288.
„Caesar", H. M. S. 30, 39.
Calais 36, 42, 43, 45, 142, 161, 164, 202, 207, 218, 219, 220, 224, 236.
Cambridge 32.
„Canopus", H. M. S. 30, 34.
" -Klasse 34.
Capelle au Bois 136.
Cap Verden 34.
„Caronia", brit. Hilfskreuzer 32.
Cassel, Dorf 129.
„Challenger", H. M. S. 43.
„Charybdis", H. M. S., 31, 43.
Château Weyninckx 141.
Chatham 38, 39.
„Chatham"-Bataillon 39.
Cherbourg 35, 37, 41, 42, 44, 146, 151, 162, 164, 166.

Clyde 234.
Coblenz 118, 119, 120.
„Collingwood", brit. Bataillon 146.
Commanding the Dover Patrol and Senior Naval Officer Dover 203.
„Conqueror", H. M. S. 242.
Contich 155.
„Coquette", brit. Zerstörer 143.
Cornwall, Südwestküste v. 165.
Corton-Feuerschiff 263, 265, 273.
„Cossack", brit. Zerstörer 210.
Cotentin, Halbinsel 35, 36.
Courtrai 158.
Cowde-Bad 210.
„Crescent" H. M. S. 176.
„Cressy", H. M. S. 30, 39, 46, 47, 54—56.
„Cressy"-Klasse 38.
Cromarty 10, 176, 183, 230, 234, 242, 270, 271.
Croß Sand-Feuerschiff 263.
„Crusader", brit. Zerstörer 277.
Cumbrae-Inseln 232.
" -Leuchtturm 232.
Cuxhaven 16, 77, 230, 256.
Cuykerstraet 139, 140, 141, 147.

D

Dänemark 76, 107, 116, 249.
Dänemarkstraße 239.
Dänische Küste 130, 171, 283.
Dänischen Neutralität, Beachtung der 4.
Danzig 230.
„Danzig", S. M. S. 17.
Dardanellen 34.
Deal 151, 281.
Delfzyl 199, 251, 252.
Dendre 140.
Denkschrift des Admirals v. Ingenohl 258, 266.
Denkschrift des Admirals Jellicoe v. 30. 10. 14. 243, 245, 250.
„Derfflinger", S. M. S. 109, 243.
„Desaix", franz. Kreuzer 204.
Deurloo 288.
Deutsche Belagerungsarmee von Antwerpen 144.
Deutsche Bucht 1—4, 10—26, 32, 39, 44, 68, 84—107, 115, 199, 230, 244, 251—275, 289.
Deutsche Hauptarmee, rechter Flügel 142.
Deutsche Küste 255.
Devonport 38, 167, 242.
„Devonshire", H. M. S. 172.
" -Klasse 18.
„Diadem"-Klasse 18.
„Diamond", H. M. S. 30.
„Diana", H. M. S. 31, 43.
Dieghem 127.
5. Division 225.
5. Division, irische 29.
6. " " 29, 32, 34, 41, 43, 44, 46.
Dixmuiden 202—204, 217, 224.
Doel 157.
Dogger-Bank 46, 48, 49, 79, 80, 168, 169, 176, 185, 188, 190, 193, 197.
Douai 129.
Dover 36, 49, 62, 139, 141, 145, 160, 205—226, 257, 270. 271, 278, 281.
Dover-Defilee 36.
" -Flottille 203.
" -Patrol 30, 39, 47, 132, 133, 204, 209.
Dover-Straße 28, 33, 45, 221, 249, 289.
Downs 33, 131, 145, 191, 196, 206, 280, 281.
„Drake", brit. Bataillon 146, 150.
„Drake", H. M. S. 9, 112, 170, 231.
Drontheim 241, 242.
Dublin 29.
Dünkirchen 36, 40 ff., 129, 130, 138 ff., 156, 160, 161, 164, 166, 202, 204, 205, 210 ff., 271.
Duffel 141, 147.
Dungeneß 30.
Durme 150.
Dyle 134, 135.
" -Kanal 126, 208.

E

East Goodwin 161, 163, 164.
East Goodwin-Feuerschiff 130, 163, 165, 280, 281.
East Lancashire-Division 44.
„Eclipse", H. M. S. 31, 43.
Ecloo 150.
„Edgar", H. M. S. 176.
Edinburgh 77.
Egerö-Leuchtturm 172.
Egersund 10.
Eider 12.
" -Feuerschiff 15, 252.
" -mündung 77.
Einmarsch der Russen in Lemberg 21.
Elbe 2, 114, 255, 261, 289.
Elbe-Feuerschiff I, 2.
Elewyt 126, 127, 134, 136.
Elie Neß 79.
Elsaß 105.
Elsestraet 137.
Emden 80, 199, 208, 221, 224.
Ems 12, 16, 17, 19, 20 ff., 143, 152, 192, 198, 199, 255, 260.
„Endymion", H. M. S. 176, 177.
England—Archangelsk-Linie 239.
Englands Lazarettschiffsmißbrauch während des Weltkrieges, Lützow, 201.
Englische Küste 6, 77, 118, 133, 152, 161, 162, 164, 190, 196, 199, 257, 266, 273, 281.
Englische Ostküste 32, 34, 63, 249, 257.
Englische Südküste 144.
" Südostküste 33, 271, 288.
Englische Südwestküste 260.
" Westküste 66.
Eppeghem 126, 127, 134, 136.
„Erin", H. M. S. 242.
Erneghem 292.
33. Ersatzbrigade 218.
4. Ersatzdivision 135, 155, 156, 158, 208, 217, 225, 228, 277.
Esbjerg 3, 4, 18, 48, 293.
„Europa", H. M. S. 43.
„Eurydalus", H. M. S. 30, 39, 46, 47.
Everlaer 149.
„Excellent", H. M. S. 278.
„Exmouth", H. M. S. 235.
Expeditionskorps, brit. 10, 28, 31, 32, 41, 46, 47, 129.

F

Fair-Insel 181, 230, 231.
Fair Island-Kanal 170, 176, 179, 183, 184, 186, 187, 231.
Fairland Head 232.
„Falcon", brit. Zerstörer 225, 226.
Falmouth 31.
„Falmouth", H. M. S. 9, 112, 170.
Fanad Point 233.
Fanö-Bucht 3, 4, 18.
Farn Island 249.
Färöer-Inseln 231, 232, 241, 249.
„Fearleß", H. M. S. 33, 46, 56, 270.
Fehlen der Zusammenarbeit zwischen Heeres- und Marineleitung 26.
Feldartillerieregiment Nr. 26, Ersatzabteilung 149.
Fesselballons, brit. 205, 210, 213.
Fidra 79.
Finisterre 43, 44.
Finnischer Meerbusen 230.
Firth of Clyde 232.
= = Forth 1, 4 ff., 10, 23, 46, 67, 73, 76—80, 130, 169, 185, 190, 230, 253, 257.
Firth of Moray 75, 76, 78.
Fischdampfer 2, 21, 23, 119.
= feindl. 6, 7, 9, 46, 77, 190, 203, 213, 214, 224, 231, 261.
Flamborough Head 48.
Flandrische Küste 117, 140, 152, 156, 157, 159, 160, 167, 191, 202, 204—206, 212, 214, 224, 228, 230, 237, 254, 256, 280, 284, 288.
Fleet Reserve 138, 139.
Flemmings Seekriegskarte 283.
Flieger 2, 4, 17, 18, 206, 254, 255.
Flieger, feindliche 215, 225.
„Flora", holl. Dampfer 55.
Flotte, Einsetzen oder Nichteinsetzen der 82 ff.
Flottenchef 12, 24, 25, 83, 84, 86, 87, 98, 199.
Flottenstammdivision 128.
Flußmündungen, deutsche 252, 269, 274, 276.
Folkestone 49.
Folkestone — Calais, Postdampferlinie 218.
„Foresight", H. M. S. 203, 210.
„Formidable", H. M. S. 30, 39.
„Formidable"-Klasse 204.
Französische Flotte 289.
= Heeresleitung 40, 204.
Französische Küste 161, 283.
= Nordküste 43.
= Regierung 42.
„Friedrich der Große", S. M. S. 274.
Führer der U-Boote 4, 18, 144, 154, 175.
Führer der U-Boote, britische 21.
Funken-Großstation beim Tor von Wilryk 158.
Funkenstation der Red-Star-Linie 158.
„Furieux"-Klasse 204.
Fußartillerieregiment Nr. 8 148.

G

„G 7" 252.
Galloper-Feuerschiff 161, 165, 166.
„Gamma"-Klasse 153.
Gand 135.
Garde-Kavalleriedivision 293.
Garroch Head 232.
Gartzke, Eine neue britische Seekriegsordnung 250.
Geheimhaltungen 119, 199.
= britische 170, 231, 237.
Generalkommando des III. Reserve-Armeekorps 127, 155, 208, 228.
Generalstab der Armee 213, 276.
Genfer Konvention 201.
Genius-Bank 276.
Gent 130, 138, 141, 142, 145, 146, 148—151, 158, 202, 288.
Geographische Lage 75, 289.
I. Geschwader 12, 109, 114, 258, 259, 260.
II. Geschwader 12, 109, 110, 255, 260.
III. Geschwader 12, 109, 114, 169, 258, 259, 260, 270.
IV. Geschwader 11, 12, 109, 110, 111.
V. Geschwader 109, 110, 261.
VI. Geschwader 261.
Gezeiten 164.
Gibraltar 34.
Glasgow 29, 232.
„Glitra", britischer Dampfer 188, 189.
„Glory", H. M. S. 30, 34.
„Goeben", S. M. S. 237.
„Goliath", H. M. S. 30, 39.
Goodwin-Sände 39, 133.
Gorleston 258, 271.
Gotland 110.
„Grafton", H. M. S. 176.
„Graudenz", S. M. S. 17, 260, 264.
Great Yarmouth, Küstenwerke von 258, 263.
Greenock 242.
Grimberghen 126.
Gris Nez 160, 161, 166.
Grönland 234, 238.
Groote Bamburgh 210.
„Großer Kurfürst", S. M. S. 12.
Gründung der Marinedivision 118, 119.
Gullstream 281.

H

Haag 144.
2. Haager Konferenz, X. Abkommen der 201
Haager Marinekonvention, Artikel 15 der 55.
Haaks-Feuerschiff 18, 48, 193, 200, 213, 223, 258, 294.
„Hagen", S. M. S. 275.
Haisborough Gat 262, 265.
„Halcyon", britisches Torpedokanonenboot 265, 270, 271.
„Halcyon"-Klasse 263.
Halifax 34.
Halten-Feuer 241.
„Hamburg", S. M. S. 3, 18, 57.
Hamburg-Amerika-Linie, Generaldirektor der 103.
Handelskriege, Erfolgsmöglichkeiten im 189.
Handelsschiffe 43.
„Hannibal", H. M. S. 30
Hanstholm 75, 171, 172, 189, 283.

Harwich 23, 30, 48, 72, 130, 191, 192, 214, 230, 255, 270, 271.
„Harwich"-Flottillen 11, 32, 33, 38, 44, 46, 47, 132, 142, 145, 204, 206, 217.
„Harwich"-Streitkräfte" 9, 10, 20, 256.
„Hawke", H. M. S. 176, 177, 178, 180, 181, 184, 185, 188, 189, 190, 204, 230, 245.
„Hawke", britisches Bataillon 146.
Hearty Knoll-Bank 263.
Hebriden 167, 184, 213, 230, 231, 233, 241, 249.
Heffen 136.
„Hela", S. M. S. 23, 24, 62.
Helgoland 3, 12, 15, 16, 20—23, 46, 76, 92, 198, 200, 252, 260, 269, 272, 274, 283, 284.
Helgoländer Bucht 1—3, 23, 38, 39, 83, 86, 98, 108, 230, 260.
Helgoland-Hafen 85.
Hemixem 155.
„Hermes", britisches Flugzeugmutterschiff 227, 254.
Herthas-Flach 171.
Heyndonck 147.
„Highflyer", H. M. S. 43.
Hochseeflotte 23.
Hoek van Holland 154.
Hofstade 135, 136.
„Hogue", H. M. S. 27, 39, 46, 47, 51 ff., 152, 235.
Holland 55, 107, 133, 156, 199, 249, 250.
Holländische Grenze 148, 150, 151, 286.
Holländische Küste 48, 57, 192, 199, 200, 208, 223, 260, 277.
Holländische Regierung 251, 252.
Holländisches Hoheitsfahrwasser 288.
Holm-Sund 9.
Hombeek 135, 136.
Honfleur 42.
Hoofden 28, 30, 33, 34, 42, 44, 46, 47, 53, 133, 142, 144, 154, 246, 250, 273.
Horns-Riff 2, 4, 32, 48, 67, 69, 71, 74, 75, 81, 111, 190, 244, 252.
Hoxa-Sund 9.
Hulst 141.
Humber 30, 33, 35, 38, 46, 62, 72, 212.
„Humber", brit. Monitor 38, 160, 164, 203.

I (i)

Ijmuiden 55, 130, 145.
„Illustrious", H. M. S. 34.
„Implacable", H. M. S. 30, 204, 206.
Inchkeith Insel 77—79.
„Indomitable", H. M. S. 33, 67.
Infanteriedivision, 7. brit. 129, 142, 145, 149, 150, 152, 160, 166.
Infanteriedivision, 7. brit., Kommandeur 145.
Infanteriedivision, 42. franz. 211, 212, 216, 228.
„Inflexible", H. M. S. 10, 21, 33, 170, 230, 256.
„Intrepide", brit. Zerstörer 226.
Inverneß 256.
„Invincible", H. M. S. 21, 33, 34, 45, 170, 230, 256.
„Iphigenie", brit. Minenleger 133.
Irische Küste 232, 233.
" See 184, 232, 233, 277.
Irischer Kanal 233.
Irland, Nordküste 183, 197, 231, 237, 270.
Irland, Westküste 167.
„Iron Duke", H. M. S. 181, 184, 242.
„Irresistible", H. M. S. 30, 39, 214, 270, 271, 272.
Island 186, 231, 232, 234, 238, 239, 241, 249.
Islay 231.
Isle of Wight 166.

I (j)

Jade 2, 12, 16, 23, 32, 114, 185, 258, 276.
Jade-Barre 2, 144.
Jammer-Bucht 171, 189.
„Jauréguiberry", franz. Panzerkreuzer 153
„Jekaterinoslaw", Dampfer der russ. freiwilligen Flotte 239.
„Jupiter", H. M. S. 30, 269, 272.
Jütische Küste 188.

K

„Kaiser", S. M. S. 16.
„Kaiser", Hilfsstreuminendampfer 72, 73, 75, 76, 77, 252.
„Kaiser"-Klasse 67, 69, 71.
Kaiserliche Entscheidung v. 6. 10. 1914. 96, 97, 168.
Kaiser Wilhelm-Kanal 3, 109 ff.
Kamershoek 149.
Kanada 169.
Kanadische Regierung 169.
Kanadischer Geleitzug 166, 176, 234.
Kanadischer Geleitzug, Führer 166.
Kanal, Englischer 20, 28, 29, 62, 112, 131, 132, 144, 153, 154, 155, 159, 161, 162, 167, 206, 213, 222, 244, 249, 276, 280, 281.
Kanal, Englischer, Bewachung 29 ff, 143, 205.
„Kanal-Flotte" 30, 31, 34, 38, 41, 43, 44, 46, 62, 166, 204, 206, 270, 272.
„Kanal-Flotte", Chef der 22, 271.
Kanonenboote, brit. 183, 209, 210, 211, 214, 215, 225, 281.
Kap de la Hague 31, 164.
Kap Gris Nez 214, 218.
Kap Lizard 165.
Kap Race 169.
„Karlsruhe", S. M. S. 170.
Kattegat 109 ff., 170, 271.
3. Kavalleriedivision, brit. 45, 139, 149, 150, 152, 160, 166, 211.
Kentish Knock 294.
" -Feuerschiff 133.
Kiel 109, 110, 111, 113, 114, 121, 122, 243, 260.
Kieler Bucht 109, 110.
" Förde 257.
„King Edward's" 69, 183, 234.
Kingsnorth 215.
„Kléber", franz. Kreuzer 204.
Kleempoel 135.

„Kolberg", S. M. S. 16, 72, 169, 185, 190, 191, 193, 197, 198, 253, 257, 260, 265, 274.
Köln 126.
„König", S. M. S. 12.
„Königin Luise", Hilfsstreuminendampfer 48, 133, 198, 266.
Konstantinopel 237.
Kopenhagen 110.
= , Britischer Gesandter 231.
I. Korps, brit. 211.
IV. = = 211.
IX. = franz. 211.
Krekelenberg 136.
Kriegsgebietserklärungen Englands 64, 247—249.
Kriegsrat, feindlicher 140, 146.
Kristiania 73, 172.
Kristiansand 74, 75, 111, 112, 170, 171, 172, 176, 186, 189.
Kreuzer 2, 12, 74, 75, 76, 80, 82, 93, 97, 114, 193, 194, 197, 206, 242, 243, 257, 258.
Kreuzer, Kleine 2, 12, 18, 23, 71, 84, 257, 258, 259.
II. Kreuzergeschwader, französisch. 28.
Krupp, 28 cm-Geschütze 122.
Küstenschutzdivision der Ostsee 243.

L

„L 3" 3, 4, 16, 73, 110.
„L 5" 110, 254.
Laer 135.
„Lance", brit. Zerstörer 192.
Landkrieg 126 ff.
Landungen 39, 42, 45, 126, 145, 149, 210.
37. Landwehrbrigade 126 ff., 149, 150, 208.
38. Landwehrbrigade 277, 278, 284.
Landwehrfeldartillerieabteilung 10, 135.
Landw. Infanterieregiment Nr. 73. 149.
Landwehrregiment Nr. 77 284.
Langeland Belt 109, 110.
La Panne 204, 205, 218, 225, 226.
La Perle, Fort 157.
„Lapwing", brit. Zerstörer 210.
Largo-Bucht 77, 78.
La Rochelle 42.
Läsö Trindel 111.
Lazarushoek 147.
Le Cateau 37.
Le Colbart 220.
Leest 136.
„Legion", brit. Zerstörer 192.
Le Havre 29, 32, 35, 37, 38, 40—43, 47, 130, 139, 142, 160, 162, 166, 213, 220, 239.
Leith 5, 55.
Leith, Reede von 8, 212.
„Lennox", brit. Zerstörer 192.
„Leopard", brit. Zerstörer 263, 264.
Lierre 140, 141.
Liezele, Fort 155.
Life Saving Patrol 31.
Lille 129, 142, 145, 146, 149.
Lillo 157.
Lindesnes 72, 75, 76, 170, 183, 185, 188, 189.
Lindesnes-Leuchtturm 249.
Linth 147.
„Lion", H. M. S. 75.
„Lion"-Klasse 168, 255.
List 18, 256.
Lister 73, 187, 188.
Listerfjord 75.
Lister Tief 190.
„Lively", brit. Zerstörer 263—265, 271.
Liverpool 29, 57, 59, 165, 167, 234.
„Liverpool", H. M. S. 5, 227, 234, 235, 237.
„Lizard", brit. Zerstörer 210.
Loch Ewe 10, 21, 34, 44, 183.
Loch-na-Keal 183, 184, 231, 233, 234.
Lofoten 239, 240.
Loire 41.
Lokeren 149, 150, 156, 158.
Lombartzyde 205, 206, 209—212, 217, 225, 278, 284, 285, 292.
Lombartzyde Bains 286.
London 144, 149, 245, 270.
„London", H. M. S. 30.
Londoner Deklaration 247.
Long 130.
Longstone 191.
„Lord Nelson", H. M. S. 30.
Lothringen 105.
Lough Swilly 183, 184, 231, 233, 234, 235, 237, 270, 272.
Lovie 205.
Löwen 127, 158.
Lowestoft 55, 257, 271, 272.
„Lowestoft", H. M. S. 46, 48.
„Loyal", brit. Zerstörer 192.
Luftaufklärung 3, 4, 16 ff., 20, 73, 110, 111, 160, 168, 206, 254, 255, 259, 274, 275.
Luftaufklärung, feindliche 215, 225.
Lüttich 119, 126.
„Lyra", brit. Zerstörer 182.

M

Maas-Feuerschiff 47, 49, 50, 152, 161, 197, 213, 220, 222, 223, 273, 277.
„Magnificent", H. M. S. 30.
„Mainz"-Mannschaft 5.
„Majestic", H. M. S. 30, 170, 176, 269, 272.
Maldegem 292.
Malmö 109.
Malta 34.
„Manchester Commerce", Postdampfer 235, 237.
Mandal 74, 75, 173.
Mannekensvere 205, 208.
„Mantua", brit. Hilfskreuzer 231.
Marineartillerie, brit. 149.
Marinebrigade, brit. 138, 141, 146, 148, 150.
Marinebrigade, franz. 140, 146, 149.
Marinedivision 117ff., 120ff., 134 ff., 147 ff., 155 ff., 208, 221, 277, 278, 286, 290, 291.
Marinedivision, Chef der 279.
= , brit. 149—151, 156, 160.
Marineflugzeuge, brit. 140, 205.
Marineinfanteriebataillon, 10. brit. 150.
Marineinfanteriebrigade 134 ff., 147, 155, 159, 284, 285, 293.

Marinekorps 157, 288, 289, 290, 293.
Marne 44.
„Mars", H. M. S. 30.
Matrosenartilleriebrigade 127, 134 ff., 147. 155.
Matrosenartillerieregiment Nr. 1. 284.
Matrosenartillerieregiment Nr. 2. 285.
Matrosenbrigaden, brit. 138.
Matrosenregiment v. Röfing 136, 137.
Matrosenregiment Tägert 158, 208, 285.
Maubeuge 37.
May, Insel 5.
May Island 5 ff., 78, 79.
Mecheln 134, 135, 136, 137, 142, 147, 155.
„Mersey", brit. Monitor 38, 160, 203.
Middelbank 221.
Middelkerke 164, 205, 208, 209, 215, 284, 292.
Middelkerkebank 131, 279.
Minch-Kanal 231.
Minensperren, deutsche 12ff., 46—48, 157, 233, 252, 262, 263, 266, 272, 275, 276.
Minensperren, dänische 110.
Minensperren, feindliche 133, 153, 154, 163, 206, 211, 213, 214, 219—221, 270, 277.
I. Minensuchdivision 15, 17.
II. " 15, 252.
Minensucher, brit. 143, 270.
Mitteilungen des Reichsarchivs 208.
Mittelmeer 33, 70.
Mittelmeerflotte, franz. 28.
Moerbeke 150, 151.
Moerhuizen 292.
„Mogiloff", Dampfer der ruff. freiw. Flotte 239.
„Mohawk"-Klasse 218.
„Moltke", S. M. S. 11, 73, 198, 243, 260, 264.
Mons 35, 36.
Moray Firth 67, 72, 76, 176.
Mounts Bay 167, 277.
Mouscron 142.
Muckle Flugga 187.
Mull, Insel 183.
„München", S. M. S. 17.
Murmanküste 240.
Muysenstraet 135.
„Myrmidon", brit. Zerstörer 214.

N

Nachrichten f. Seefahrer 19.
Namur 40.
Nantes 132, 143.
„Nautilus", S. M. S. 16, 80, 169, 185, 190, 191, 193, 260.
Naval Brigades 138, 142.
Naval Intelligence Departement 138.
Neder Ockerzeel 127.
Neerland 155.
Nelson-Säule 264.
„Nemesis", brit. Zerstörer 182.
Nethe 134, 139—141, 143, 146, 147.
Netzsperren 9, 218.
Neufundland 169.
Newhaven 29, 30, 144.
New York 144, 153.
„New Zealand", H. M. S. 33, 45, 242.
Niederländische Note 56.
Nieuport 153, 158, 203, 204 ff., 221, 224, 225, 228, 229, 234, 237, 276, 278, 285, 292, 294.
Nieuport-Bank 278, 279.
Noord Hinder 280, 284.
" " -Feuerschiff 132, 153, 213, 214, 223, 227, 277.
Norddeich 173, 200, 207, 219, 221, 222, 239, 241, 255, 277.
Norddeutscher Lloyd 185.
Norderney 12, 17, 252, 254, 255, 294.
Norderney-Feuerschiff 15.
Nordkap 239.
Nördliches Eismeer 238.
Nordsee-Station 120.
Nore 270, 272.
North Foreland 30, 143.
" Goodwins 30.
Norwegen 66, 81, 168, 186, 240, 246, 249.
Norwegen, Südküste 66, 171.
Norwegen, Südwestküste 185, 189.
Norwegische Küste 31, 82, 130, 170 ff., 184 ff., 190, 230, 231, 239, 240, 245.
Norwegisches Hoheitsgebiet 189, 241.
„Nottingham", H. M. S. 112, 170.
„Nymphe", brit. Zerstörer 181, 182.

O

Oberbefehlshaber der Ostsee 23, 109 ff.
Oberste Heeresleitung 116, 119, 147, 158, 208, 293.
„Olympic", White-Star-Dampfer 235, 236, 237, 247.
Operationsbefehl der Hochseestreitkräfte, Meinungsverschiedenheiten über den 82 ff.
„Ophelia", Lazarettschiff 200, 201, 206.
Orient 105.
„Orion", H. M. S. 242.
Orkney-Inseln 10, 31, 82, 175, 182, 185, 187, 188, 231.
Ostende 35 37 ff., 40 ff., 105, 125, 129, 130 ff., 140 ff., 150 ff., 160, 161, 191, 202 ff., 211 ff., 221, 224, 228, 251, 257, 277—279, 284—286, 288, 290.
Ostende, Reede von 207.
Ostgat 161, 288.
Ostgrönlandstrom 239.
Ostschelde 288.
Ostsee 11, 22, 25, 26, 109 ff., 169, 246, 249, 255.
Ostsee-Station 121.
Ouessant, Insel 41, 43, 44.
Outer Gabbard 277.
" " -Feuerschiff 161.
Out Ruytingen 161.
" " -Bank 281.
" " -Sände 214, 218.
Over de Vaert 126.
Oxfordshire-Husaren 149.
„Ozean", H. M. S. 30, 34.

P

Palingbrug, Brücke 285.
„Panonia", Dampfer der Cunard-Linie 238.
Paris 42, 139, 146, 239.
„Parseval"-Klasse 153, 218.

„Pathfinder", H. M. S. 1, 7, 10, 23, 62.
Pentland Firth 10, 170, 176, 179, 183, 187, 231.
Peterhead 80, 176, 183, 185.
Peuthy, Schloß 128.
Pladda 232.
Plasschendaele-Kanal 215, 285, 293.
Plingbruk 278.
Plymouth 165—167, 212.
Polder 286, 292.
Politik Bethmann Hollwegs 66.
„Pommern", S. M. S. 42.
Pont Brulé 128, 134.
Poperinghe 146.
Port Arthur 119.
Portland 30 ff., 43, 166, 204, 205, 272.
Portsmouth 34, 38, 39, 49, 165, 209, 227, 228, 283.
Portsmouth, Hafenverteidigungsflottille 166.
Portugiesische Häfen 43.
„Prince George", H. M. S. 30, 39.
„Prince of Wales", H. M. S. 30, 39.
„Prinzesse Clémentine", belg. Postdampfer 39.
„Prinzeß Royal", H. M. S. 74, 169, 176.
„Prinz Adalbert", S. M. S. 12, 16, 109, 110.
„Prinz Heinrich", S. M. S. 109.
Problem der inneren Linie 109 ff.
„Proserpine", H. M. S. 30.

Q

Quebec 153.
„Queen", H. M. S. 30, 204, 206, 269, 271, 272.
Queenstown 29, 32, 34.

R

Ramscapelle 225, 228.
Rathlin-Island—Mull of Cantyre, Enge 232.
Rattevalle 205.
Redoute du Chemin de Fer 134, 136, 137, 139.
Redoute Puers 155.
Reeth 147.
Reims 129.
III. Reserve-Armeekorps 126 ff., 134, 156, 158, 229.
5. Reservedivision 126, 127, 135, 141, 208.
6. Reservedivision 126.
„Revenge", H. M. S. 228.
Roodepoort Farm 210, 212.
„Roon", S. M. S. 12, 16, 109, 110.
„Roon"-Klasse 273.
Rosyth 10, 45.
" , Hafen von 10.
Roter Dyk 285.
Roter-Sand-Leuchtturm 254.
Rotterdam 55.
Rouen 29, 42, 43.
„Roxburgh", H. M. S. 172.
Royal Naval Reserve 139.
" " Volunteers 139.
Rückzug, deutscher 21, 228.
" feindlicher 34, 35, 37, 40, 41, 143, 146—152, 210, 216.
Rügen 11.
Russisch-norwegische Küste 239.
Ruytingen 30, 153, 164.
" -Sände 220, 280.

S

„S 1" 119.
„S 115" 192, 194.
„S 116" 143.
„S 117" 143, 192, 194.
„S 118" 143, 192—196, 200.
„S 119" 192, 194, 196
„S 122" 18.
„S 128" 198.
„S 129" 17, 198.
Sandettié 130.
" -Bank 131.
" -Feuerschiff 30, 132, 153, 163, 164.
Sandettié, Sände von 221, 280.
Sand-Feuerschiff 130.
„Sapphire", H. M. S. 30, 203, 206, 207.
Scapa 9 ff., 21, 82, 83, 112, 183, 184, 230, 234, 241, 246, 272.
Scapa Flow 8, 31, 175, 176, 181, 183, 187.
Schelde 33, 140, 142, 145, 146, 148, 149, 151, 152, 155, 156, 158, 159, 161, 208, 288.
Scheldemündung 207, 211.
Scheveningen 49.
" -Leuchtturm 50.
Schiermonikoog 144.
Schillig-Reede 2, 16, 194, 260, 274, 275, 276.
Schleswig-Holsteins Westküste 2.
Schoonaerde 140, 142, 149.
Schoorbakke 209, 225, 293.
Schottland 66, 72, 81, 168, 170, 231, 238, 283.
Schottland, Nordküste 231.
" , Nordwestküste 10, 21, 33, 183, 231.
Schottland, Westküste 169, 231, 237.
Schouwen-Bank-Feuerschiff 160, 206, 207.
Schuddebeurze 210.
Schweden 11, 116, 171.
Schwedische Küste 159, 171.
Scilly-Inseln 32.
III. Seebataillon 127.
Selcaete 150.
Selsea Bill 30, 142.
Sempst 135.
„Severn", brit. Monitor 38, 160, 164, 203.
„Seydlitz", S. M. S. 11, 12, 193, 243, 260, 264.
Sheerneß 62, 280.
Shetland—Bergen, Linie 183, 184, 232.
Shetland-Inseln 66, 170, 176, 185—187, 231, 240, 241, 246, 249, 270.
„Sirius", H. M. S. 215.
Skagen 76, 111, 171, 189.
Skagerrak 10, 72, 74, 76, 80, 82, 86, 87, 96, 110—112, 115, 116, 143, 159, 168, 170, 173, 175, 189, 230, 246.
Skudesnes 172, 188.
Slype 209, 217.
Smiths Knoll 261, 265, 266, 271, 272.
Smiths Knoll-Durchfahrt 272.
Smiths Knoll-Feuerschiff 257, 258, 262, 263.
Smiths Knoll Watch 263.
Sogne-Fjord 186.
Southampton 29, 30, 38, 142, 166, 167.
„Southern Force" 33, 38, 42, 44 ff.
South Foreland 280.
" Goodwin 281.

Spaniſche Häfen 43.
Spaniſcher Marineattaché in Brüſſel 148.
Sperrnetze 183.
Spiekeroog 2.
Spionagedienſt, feindl. 199, 251.
Spithead 272.
St. Abbs Head 5, 77.
Städteklaſſe 173, 175.
Stärkeverhältnis England—Deutſchland 242, 243.
St. Albans Head 30.
St. Andrews Bucht 130.
St. Anne-Brücke 150.
Stavanger 112, 130, 170, 172, 173, 175, 176, 184, 188, 189.
Stegemann, Geſchichte des Krieges 250.
„Stettin", S. M. S. 3, 12, 194, 198.
St. Georges 212, 216, 225.
St. Gilles Waes 150.
St. Lawrence 43, 46.
St. Lawrenceſtrom 169.
St. Marie, Fort 157.
St. Nazaire 41, 43, 44, 46, 130, 132, 166, 204.
St. Nicolas 130, 141, 150.
Stockholm 110, 111.
Stornoway 231.
St. Pierre Chapelle 225.
„Stralſund", S. M. S. 16, 33, 260, 262, 263, 265, 266, 269, 273.
„Straßburg", S. M. S. 33, 260, 263, 264, 273, 274.
Straße Dover—Calais 161, 162, 220, 229, 289.
St. Romuald = Kathedrale 134.
„Stuttgart", S. M. S. 17.
Stützpunkte 18, 20, 22, 88, 91, 153.
Stützpunkte, feindl. 8, 9, 30, 40, 41, 143, 175, 181, 183, 184, 190, 230, 236, 242, 249.
Stuntje, Schloß bei 135.
„Suffolk"-Klaſſe 185.
Suffolk, Küſte von 272.
Sund 110 ff., 230.
Sundbewachung 243.
„Swift", H. M. S. 179.
Sylt 294.
„Syren", brit. Zerſtörer 225.

T

Tagebuchaufzeichnung der 33. Erſatzbrigade nach Mitteilung des Reichsarchivs 217.
„Talbot", H. M. S. 31, 43.
Tamiſe 142.
„von der Tann", S. M. S. 11, 243, 260, 264, 265, 274, 294.
Ter Elſt 141.
Termonde 137, 140, 141, 142, 149, 155.
Terneuzen-Kanal 150.
Territorial-Diviſionen, frz. 137—139, 142, 146, 148, 149, 156, 286.
Terſchelling 56, 75, 111, 145, 192—194, 198, 206, 222, 244, 254, 258, 260, 261, 266, 271—274.
Terſchelling-Bank 56.
= -Feuerſchiff 22, 259.
Terſchelling-Leuchtturm 193.
Tervaete 209, 211, 212, 216.
Texel 192, 194, 200, 205, 221, 222, 266.
Themſe 33, 46, 47, 49, 185, 191, 199, 210, 223, 256.
Themſemündung 130, 161, 191, 272, 289.
„Theſeus", H. M. S. 176, 177, 180.
„Thetis", S. M. S. 230.
= , brit. Minenleger 10.
Thildonck 126, 155.
Thiſſelt 136.
„Thornhill", brit. Marinekohlendampfer 235.
Thourout 211, 215.
Tiburs, Schloß 147.
Tirpitz, Erinnerungen 89.
„Titan", holl. Dampfer 55.
Tongue 272.
„Topaze", H. M. S. 30.
I. Torpedobootsflottille 109.
II. = = 11, 243.
III. Torpedobootsflottille 17, 20, 109, 243.
IV. Torpedobootsflottille 12, 23, 191, 192, 199.
V. Torpedobootsflottille 16, 109, 194, 198, 243, 268.
VI. Torpedobootsflottille 11, 191.
VII. Torpedobootsflottille 72, 243.
VIII. Torpedobootsflottille 23, 243.
IX. Torpedobootsflottille 243.
Torpedobootshalbflottille „Thiele" 168, 194.
7. Torpedobootshalbflottille 16, 185, 192, 193, 197, 198, 205, 266.
8. Torpedobootshalbflottille 17.
Tory Island 232 ff., 247.
Tournai 129.
„Tribe"-Klaſſe 203.
Truppentransporte 27 ff., 40, 139, 141 ff., 151 ff., 160 ff., 212, 239.
v. Tſchiſchwitz, Schlachten des Weltkrieges 1914 bis 1918, Antwerpen 147, 148, 151, 156.
Türkei 90, 118, 237, 245.
Turnberry Pt. 232.
Tyne 46, 80, 212.

U

„U 5" 17, 32, 170, 173.
„U 6" 171, 173, 260, 274.
„U 7" 17, 189,
„U 8" 17, 18, 22, 48, 153 ff.
„U 9" 17, 18, 22, 49 ff., 65, 84, 130, 143, 175 ff., 181, 187, 189, 204, 230.
„U 10" 17, 22, 189, 190.
„U 11" 189.
„U 12" 3, 112, 171 ff., 277 ff.
„U 14" 4, 18, 260, 274.
„U 15" 31.
„U 16" 3, 17, 23, 171 ff., 245.
„U 17" 17, 176, 177, 179, 188, 189.
„U 18" 3 18, 23, 130 ff. 142, 143, 175, 176, 184 ff.
„U 19" 73, 77 ff., 145, 152, 154, 221, 222.
„U 20" 3, 5, 7, 8, 10, 144, 145, 153, 154, 159, 161 ff., 184 ff., 213, 231, 277, 283.
„U 21" 5 ff., 10, 160, 206 ff., 260, 274.
„U 22" 5, 6, 17 ff., 73, 77 ff., 260.
„U 23" 17, 18, 23.

„U 24" 3, 17, 22, 48, 213, 218, 219, 220.
„U 25" 17, 18, 23.
„U 26" 23.
„U 27" 17, 19, 213, 214, 218 ff., 253, 254, 260.
„U 28" 3, 19, 22, 130, 144, 145, 152 ff., 162 ff., 206, 222, 223.
„U 29" 159, 277, 280 ff.
„U 30" 213, 220, 253, 260.
U-Boote, brit. „B 3" 133.
= = „D 3" 271.
= = „D 5" 271.
= = „E 1" 111, 112, 170.
= = „E 3" 224, 253, 254.
= = „E 5" 112, 170.
= = „E 8" 192.
= = „E 9" 23, 143.
= = „E 10" 271.
U-Boote zur Aufklärung 48.
= = Sicherung 191.
U-Bootsabwehr, feindl. 9, 63, 132, 142, 181, 214, 222.
U-Bootsbekämpfung durch das U-Boot 253, 254.
U-Bootsbereitschaft 3, 12, 16.
I. U-Bootsflottille 3, 12, 145.
II. U-Bootsflottille 3, 5, 22, 159, 191, 198.
III. U-Bootsflottille, brit. 203.
IV. U-Bootsflottille, brit. 203.
1. U-Bootshalbflottille 189.
3. = = 17, 221.
U-Bootslinien 17—19, 22, 75, 260, 274.
U-Bootslinien, feindl. 30, 31.
„Undaunted", H. M. S. 192—196, 270—273.
„Undaunted"-Klasse 269.
Utsire 173, 175, 190.
= -Leuchtturm 187.

V

„V 6" 268.
„Vanguard", H. M. S. 9.
Vardö 240.
„Venerable", H. M. S. 30, 39, 214, 217, 218, 225, 226, 228, 269, 270, 272.
„Vengeance", H. M. S. 30, 39.
Vergoyer-Bank 219.
Verletzung des Völkerrechts durch England 133, 200, 247—250.
Verluste 23, 31, 143, 196, 275, 286.
Verluste, feindl. 7, 23, 38, 56, 137, 143, 151 156, 177, 179, 188, 227, 236, 237, 254, 271, 286.
„Vestal", brit. Zerstörer 226.
„Victorious", H. M. S. 30.
„Viking", brit. Zerstörer 208.
Vilvorde 126, 128.
„Vindictive", H. M. S. 43.
Vinga 109, 159.
„Viola", Lazarettschiff 200.
Vlaamsch Hoofd 157.
Vlieland 49.
Vlissingen 288.
Vremde 141.
Vrouwenvliet 137.

W

Waelhem, Dorf 140, 141, 147.
Waelhem, Fort 134, 135, 137, 140.
Waerloos 147.
Walcheren, Insel 288.
Wambeek 128.
Wandelaar-Feuerschiff 161, 207, 279, 280.
Wangeroog 12, 15.
Wasserflugzeuge, brit. 227, 230.
Wechselwirkung zwischen Land und Seekrieg 36.
Weser 12, 16, 18, 32, 260.
West Diep 278, 279.
Westende 209, 212, 215, 216, 217, 225, 278, 284, 285.
Westende-Bad 205, 209, 225.
= -Dorf 205.
West Hinder 280.
= = -Bank 131.
= = -Feuerschiff 49, 149, 153, 161, 213, 277.
Whitby 63.
Wielingen-Fahrwasser 288.
Wielingen-Feuerschiff 161, 207, 211, 279, 280.
Wight, Insel 165, 166.
Wilbroek 147.
= -Kanal 155.
Wilhelmshaven 57, 92, 95, 121, 199, 222, 275, 283.
Wilskerke 284.
„Woronesh", Dampfer der russ. freiw. Flotte 239.

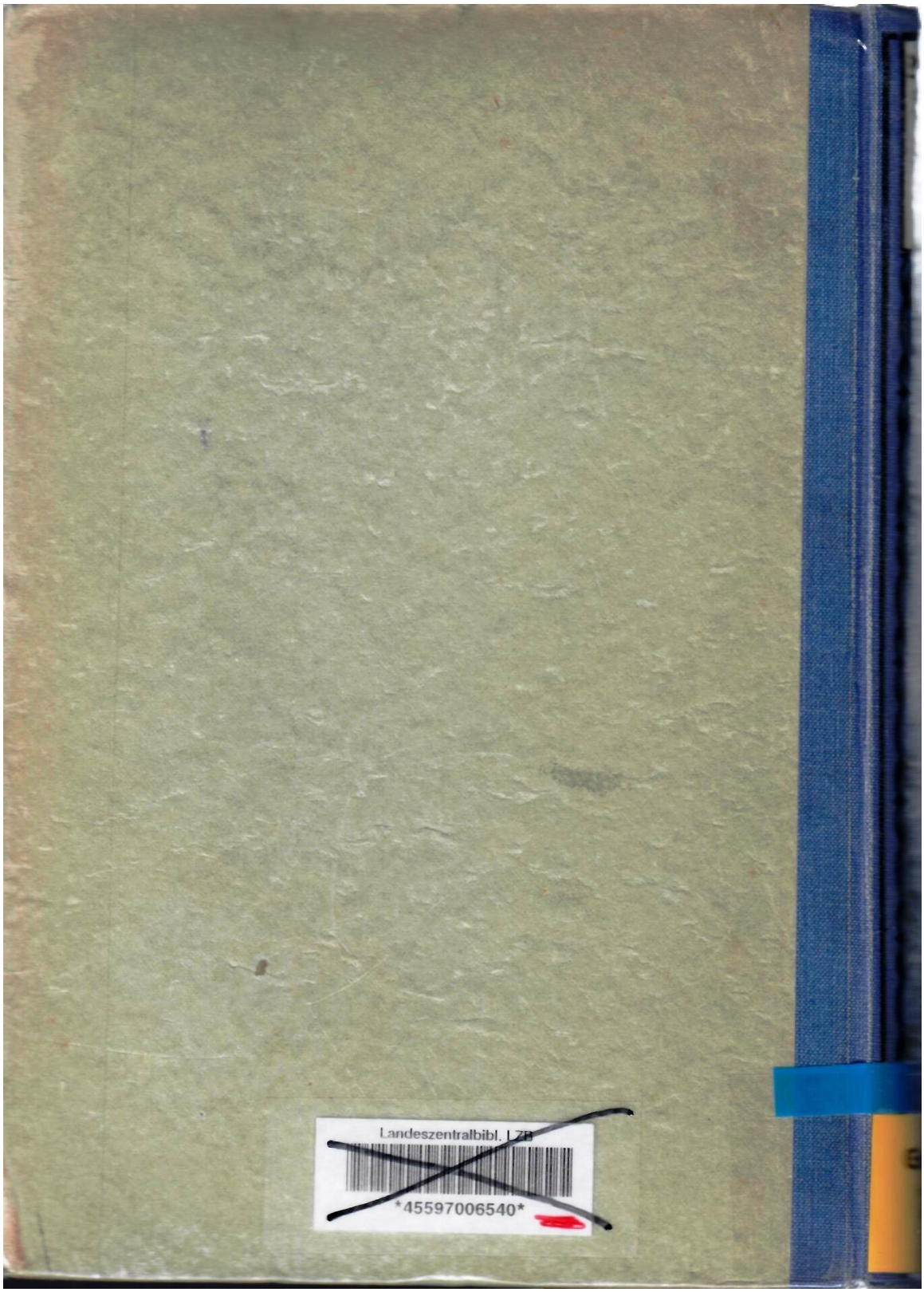
Y

Yarmouth 254, 259—261, 270, 272, 276, 294.
Yarmouth, Hafen von 271.
„Yarmouth-Patrol" 270.
Yarmouth-Reede 264, 294.
„York", S. M. S. 74, 275, 276.
Ypern 202, 208, 210, 211, 212, 224, 234, 293.
Yser 202, 203, 205, 209, 211, 216, 228, 229, 285, 286, 292, 293.
Yser-Kanal 203, 210.

Z

„Zealandia", H. M. S. 21.
Zeebrügge 40, 125, 143—145, 149, 151, 158, 202, 203, 207, 213, 221, 222, 251, 278 ff.
Zeebrügger Hafen 287.
= Kanal 288.
= Schleuse 287.
Zusammenarbeiten mit der Armee 125 ff.

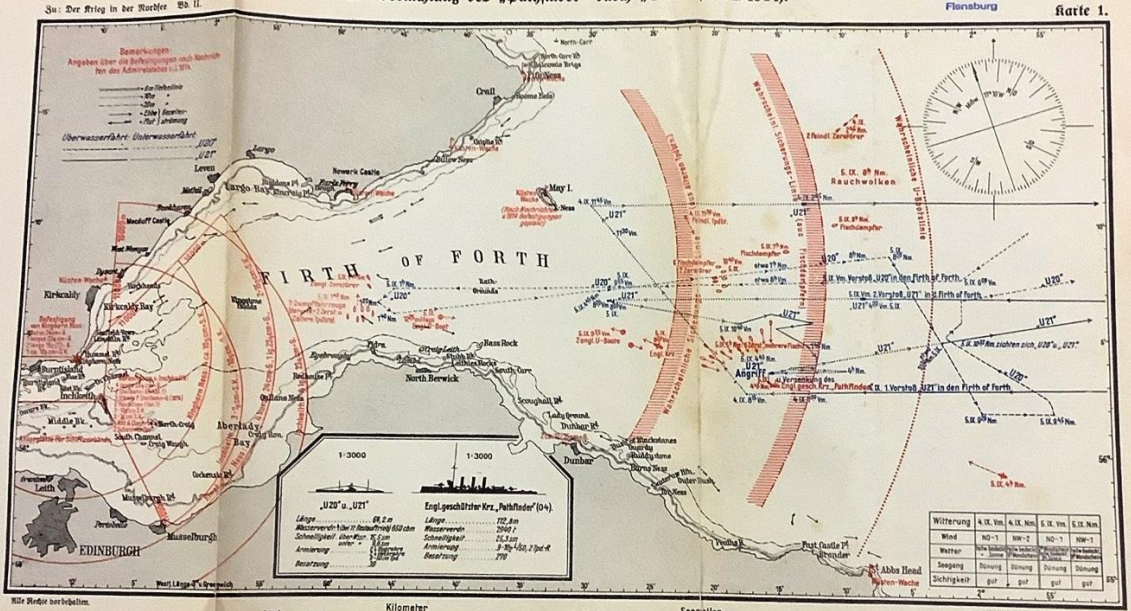
Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Buchdruckerei G. m. b. H., Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.


Landeszentralbibl. LZB
45597006540

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 1.

Die Vernichtung des „Pathfinder" durch „U 21" (5. IX. 1914).



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 2.

Vorstöße der „Großen Flotte“ vom 1. bis 12. IX. 1914.

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II. (Schematische Darstellung.) Karte 2.

Alle Rechte vorbehalten.

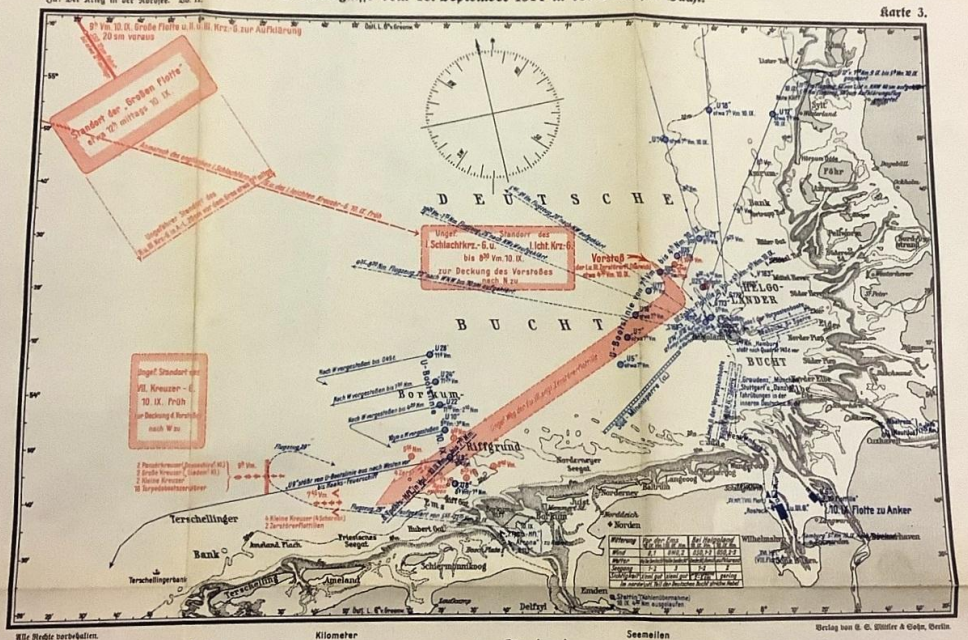
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 3.

Die Ereignisse vom 10. September 1914 in der Deutschen Bucht.

Karte 3.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

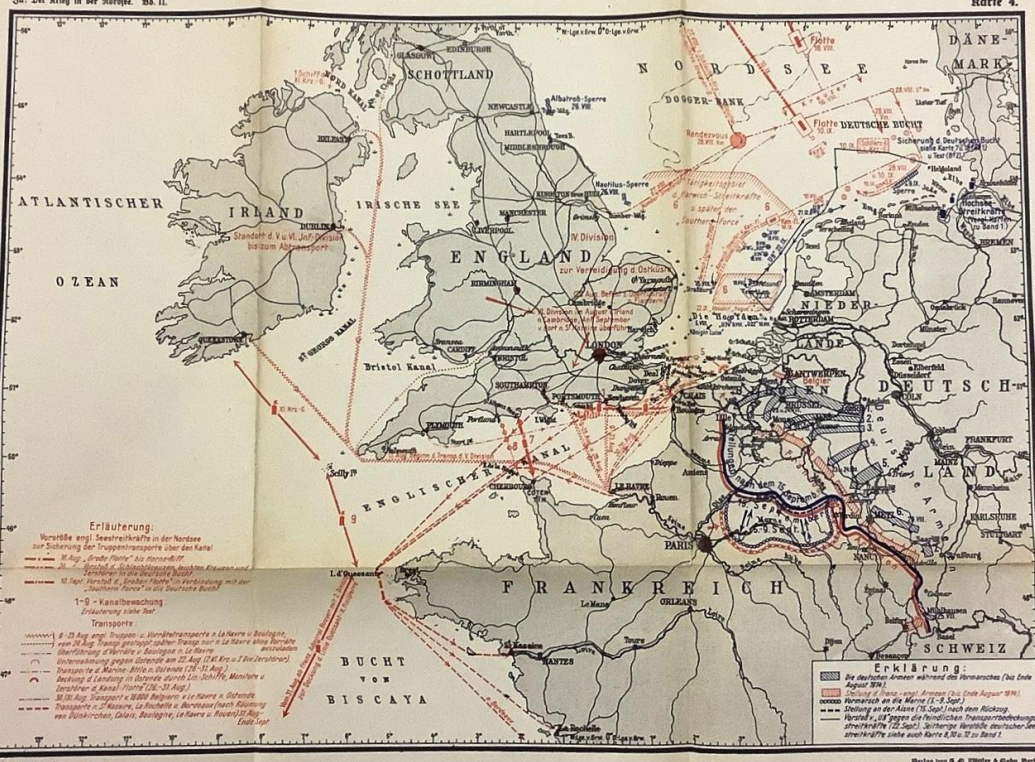
LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 4.

Die englischen Truppentransporte nach Frankreich und Flandern und die deutsche Gegenwirkung (VIII. u. IX. 1914).

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 4.



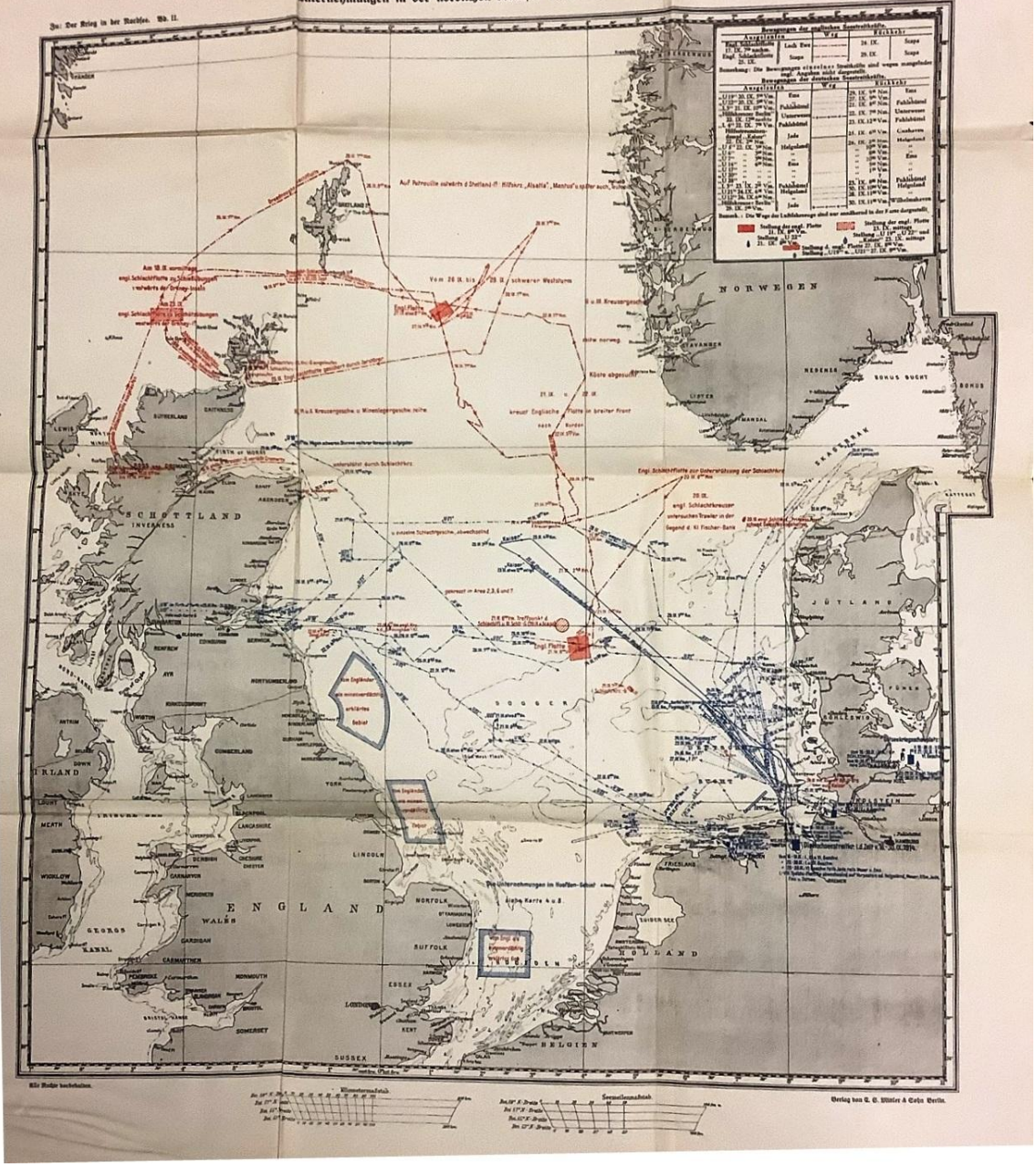
Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK SCHLESWIG-HOLSTEIN Flensburg

Karte 5.

Unternehmungen in der nördlichen Nordsee Ende September 1914.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn Berlin.

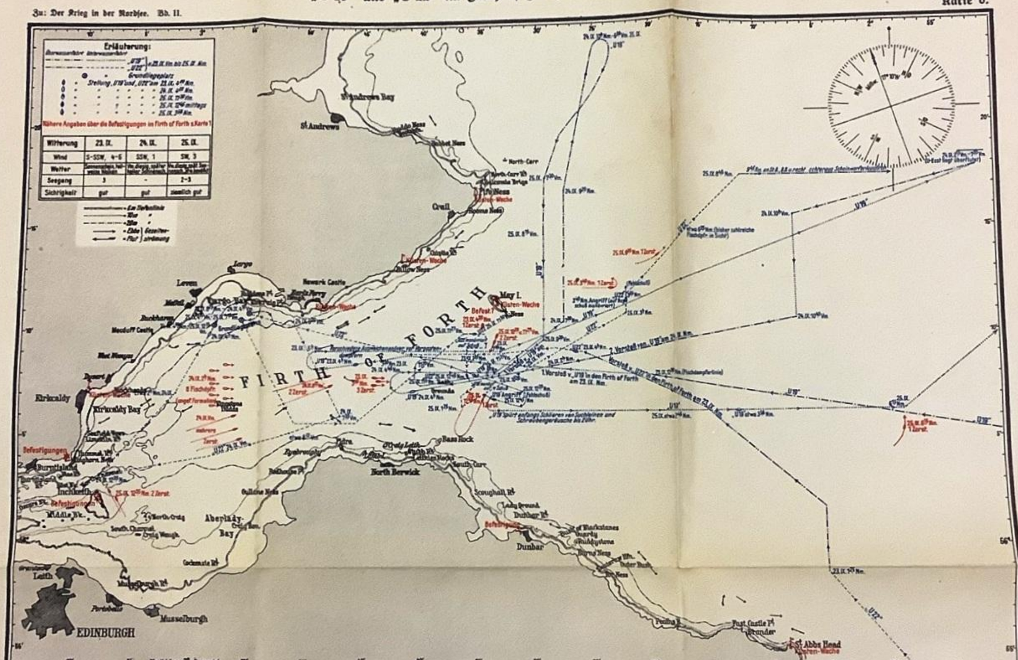
Karte 6.

„U 19“ und „U 22“ im Firth of Forth (23. bis 25. IX. 1914).

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 6.



Alle Rechte vorbehalten.

Kilometer

Seemeilen

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

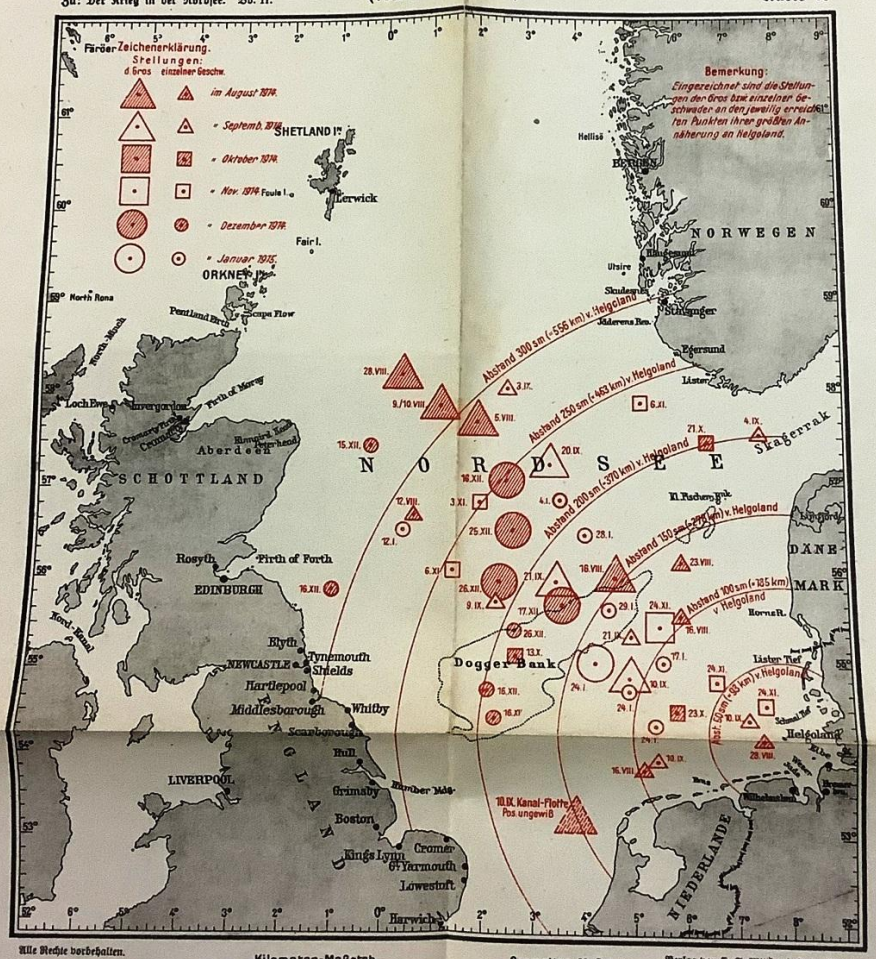
Karte 7.

Schematische Darstellung

der jeweils größten Annäherungen der britischen Seestreitkräfte an die Deutsche Bucht (VIII. 1914 bis I. 1915).

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 7.



Alle Rechte vorbehalten.

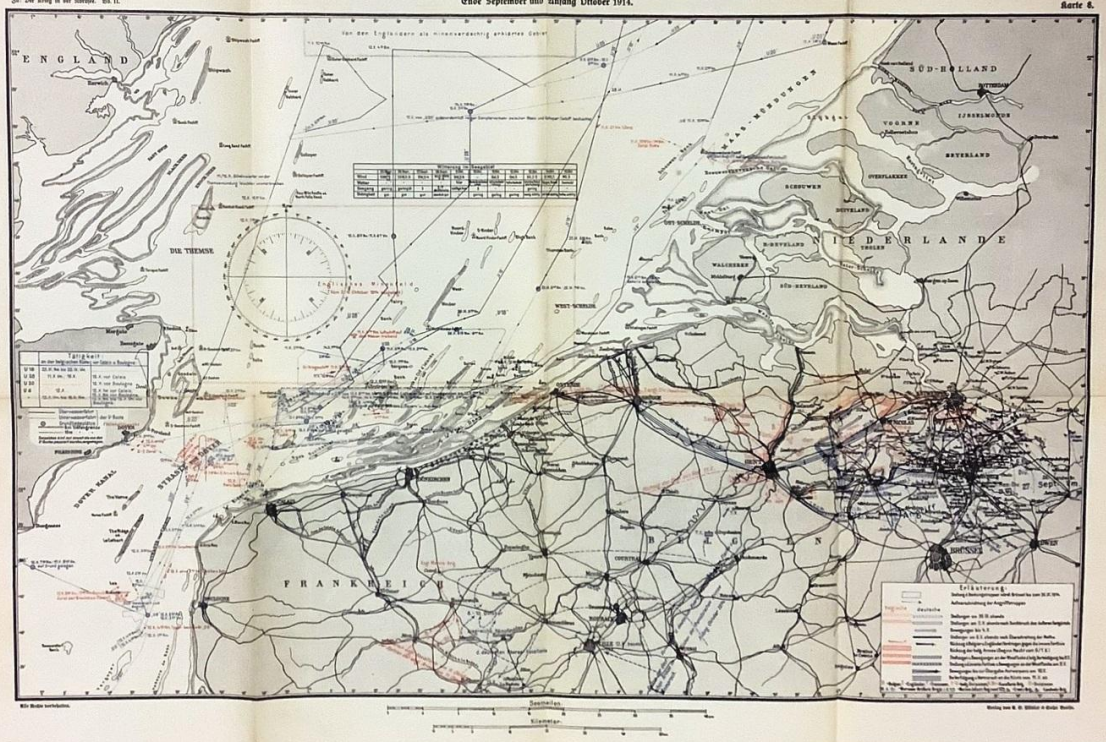
Verlag von E. S. Mittler & Sohn Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 8.

Die Einnahme Antwerpens und die U-Bootsvorstöße gegen die feindlichen Truppentransporte.
Ende September und Anfang Oktober 1914.

Karte 8.

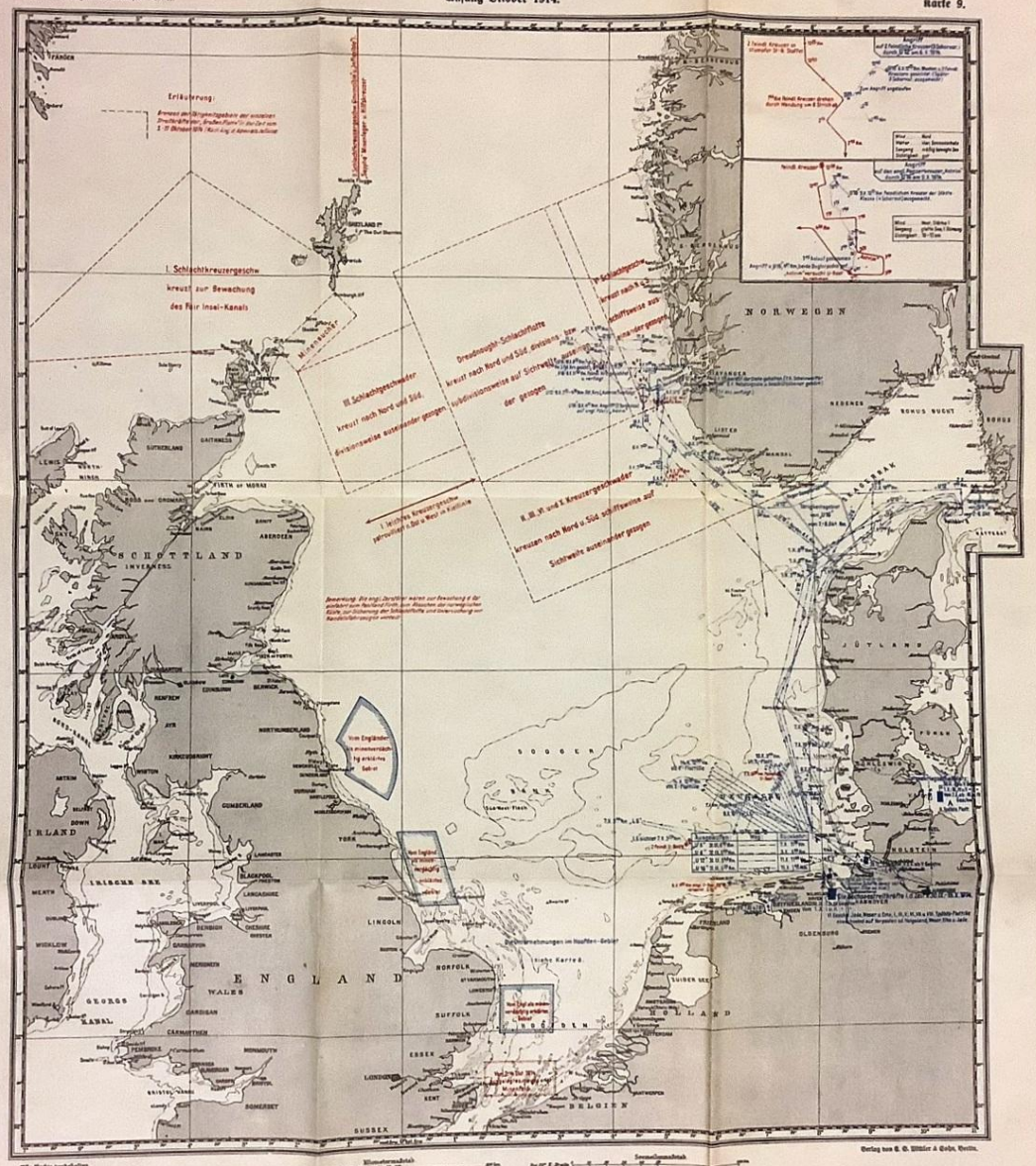


SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 9.

Die deutschen Unternehmungen in der nördlichen Nordsee und die Stellungen der „Großen Flotte“ während der Kanadischen Truppentransporte

Anfang Oktober 1914.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

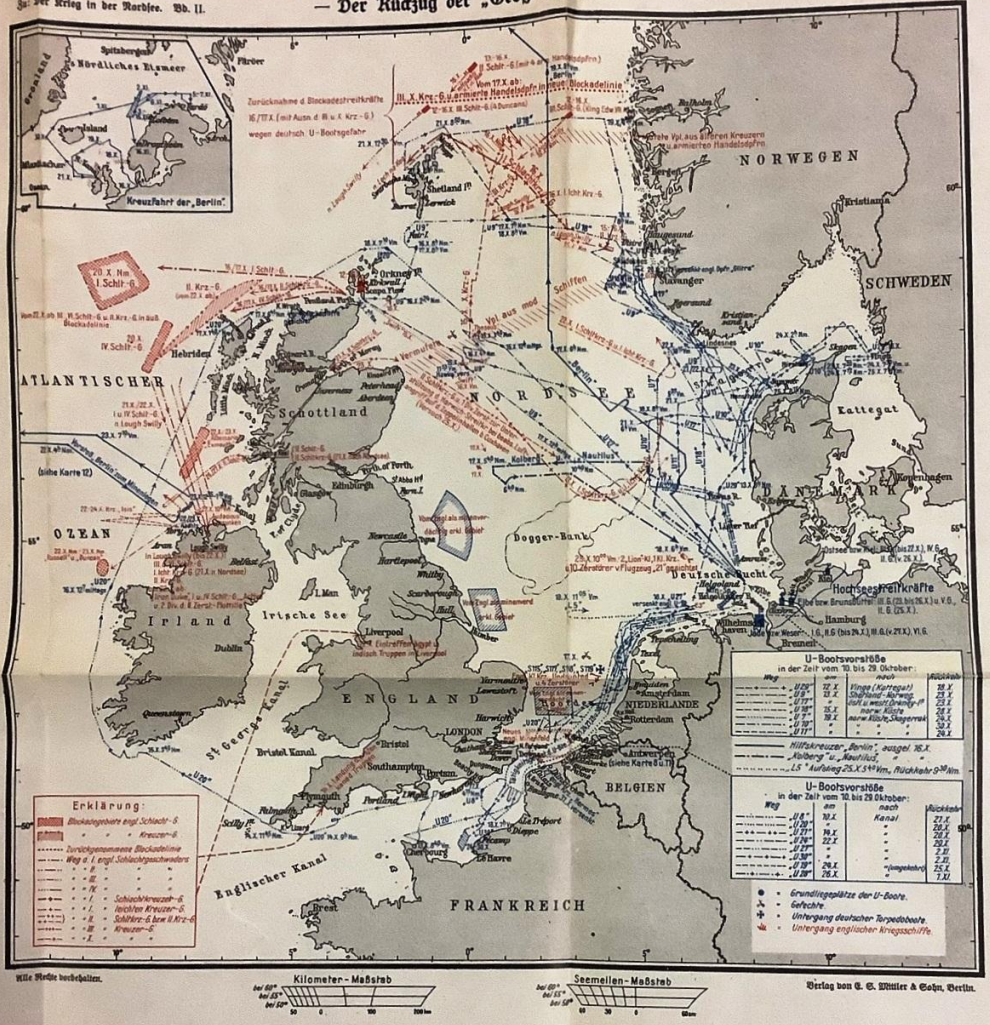
LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 10.

Die Unternehmungen in der Nordsee und im Kanal Mitte und Ende Oktober 1914. — Der Rückzug der „Großen Flotte". —

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 10.



Alle Rechte vorbehalten.

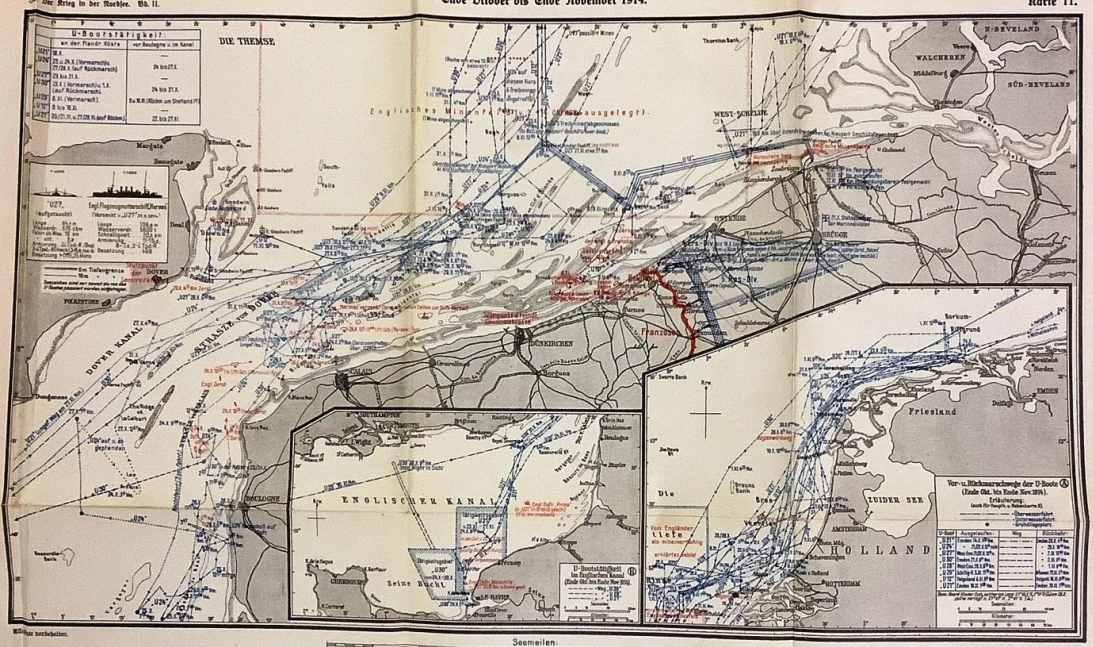
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 11.

U-Bootstätigkeit und Kämpfe an der flandrischen Küste.

Ende Oktober bis Ende November 1914.

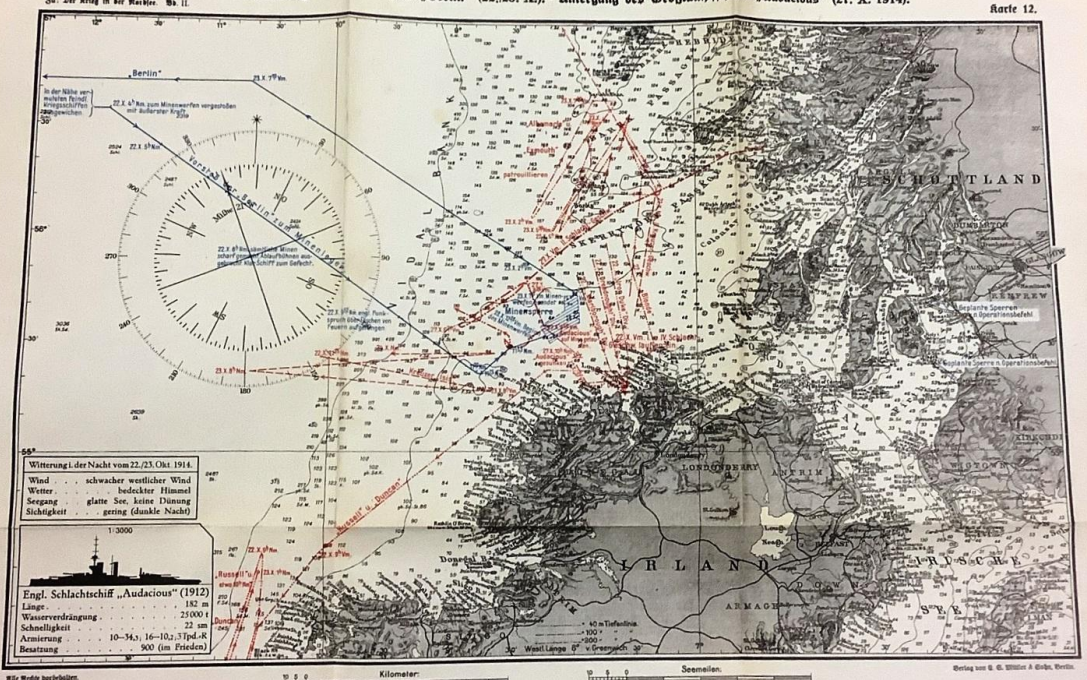


Alle Rechte vorbehalten.
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 12.

Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Berlin" (22./23. X.). – Untergang des Großkampfschiffes „Audacious" (27. X. 1914).



Alle Rechte vorbehalten.
Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

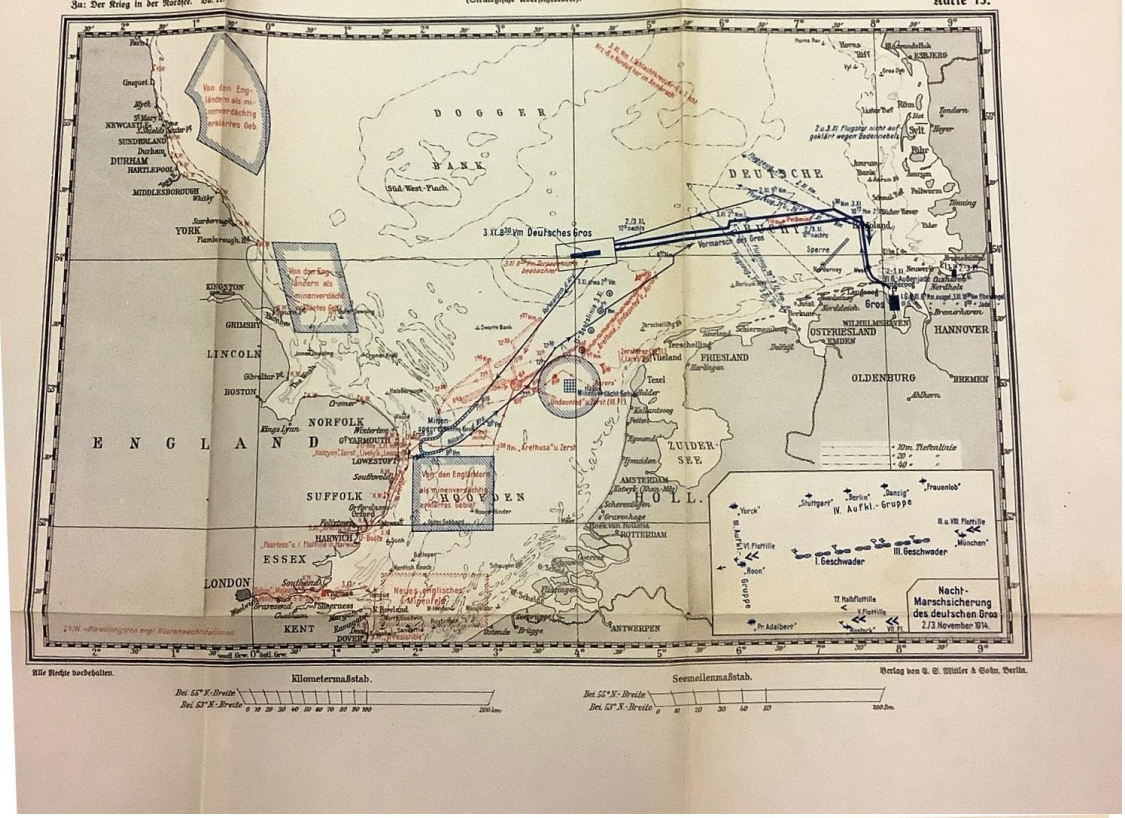
Karte 13.

Der Vorstoß der Hochseestreitkräfte gegen G! Yarmouth (2. und 3. XI. 1914).

(Strategische Übersichtskarte).

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 13.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

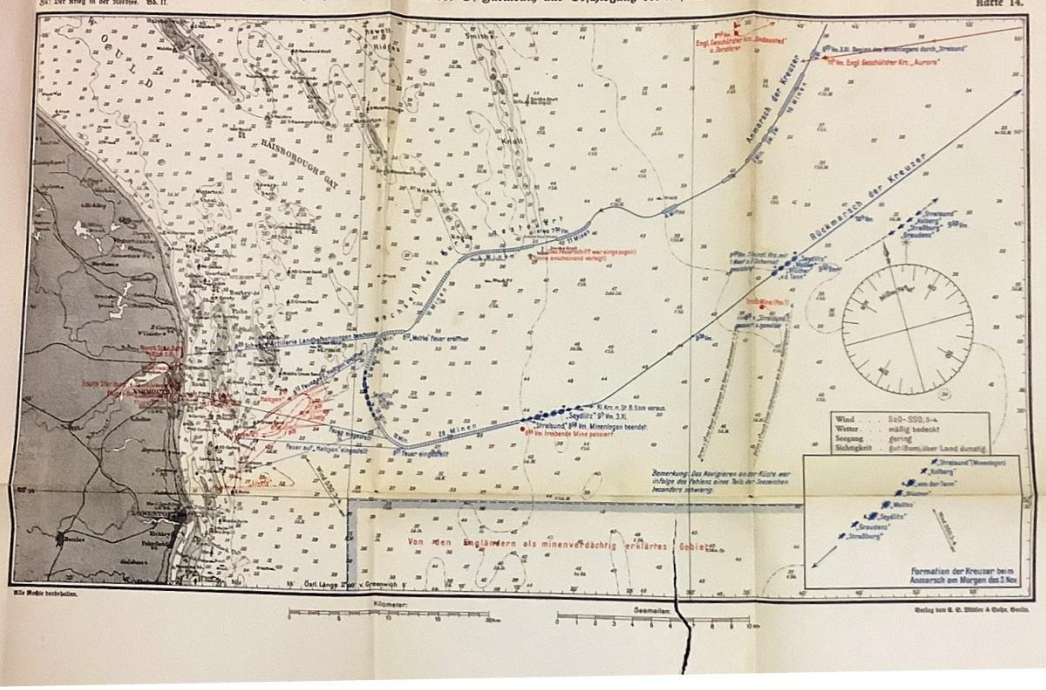
LANDESZENTRALBIBLIOTHEK
SCHLESWIG-HOLSTEIN
Flensburg

Karte 14.

Minenverseuchung des Seegebiets vor G! Yarmouth und Beschießung der Küstenwerke (3. XI. 1914).

Zu: Der Krieg in der Nordsee. Bd. II.

Karte 14.



Alle Rechte vorbehalten.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.